



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 7023/19

רע"א 7451/19

רע"א 8051/19

לפני :

כבוד השופט י' עמית
כבוד השופטת ד' ברק-ארז
כבוד השופט ד' מינץ

המערערים בע"א 7023/19 : 1. עזבון המנוח גבריאל אסולין ז"ל
2. עליזה אסולין

המבקשת ברע"א 7451/19 : מדינת ישראל

המבקשת ברע"א 8051/19 : פלונית

נ ג ד

המשיבים בע"א 7023/19 : 1. וליד דרויש
2. הכשרת הישוב, חברה לביטוח בע"מ
3. קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונת דרכים
4. מדינת ישראל, משרד האוצר
רשות שוק ההון ביטוח וחסכון
5. מדינת ישראל, משרד התחבורה
6. מדינת ישראל, משרד המשפטים

המשיבים ברע"א 7451/19 : 1. עזבון פלוני
2. פלונית
3. פלוני
4. הכשרת הישוב, חברה לביטוח בע"מ
5. קרנית, הקרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים

המשיבים ברע"א 8051/19 : 1. פלוני
2. קרנית
3. היועץ המשפטי לממשלה

ערעור ובקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בחיפה (כב' השופט כי סעב) בת"א 10767-06-14 מיום 27.9.2019, ובקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו (כב' השופטים י' שנלר, ק' ורדי ו-ע' רביד) בע"א 56471-18 מיום 17.11.2019.

(16.07.2020)

כ"ד בתמוז התש"ף

תאריך הישיבה :

עו"ד ערן בקר, עו"ד מורן כהן יהונתן

בשם המערערים בע"א 7023/19

ועו"ד טניה ברנר	: והמשיבים 1-2 ברע"א 7451/19
ועו"ד יונית נחום	: בשם המבקשת ברע"א 8051/19
ועו"ד ליאורה קלטניק	בשם המשיבים 1-2 בע"א 7023/19 והמשיבים 3-4 ברע"א 7451/19
ועו"ד אלון בלגה ועו"ד מיכאל בלגה	בשם המשיבה 3 בע"א 7023/19, המשיבה 5 ברע"א 7451/19 והמשיבה 2 ברע"א 8051/19
ועו"ד שרון מן אורין	בשם המשיבות 4-6 בע"א 7023/19, המבקשת ברע"א 7451/19 והמשיב 3 ברע"א 8051/19
ועו"ד עמרי איילינג	: בשם המשיב 1 ברע"א 8051/19

פסק-דין

השופט י' עמית:

שני המקרים שלפנינו עוסקים בשאלה אם יש לראות אופנים חשמליים כ"רכב מנועי" כהגדרתו בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: החוק או חוק הפיצויים) ומה הנפקות של קביעה זו.

רקע והצגת הסוגיה

1. חוק הפיצויים קובע הסדר סוציאלי שמטרתו לפצות את מי שנגרמו לו נזקי גוף בתאונת דרכים. ככלל, הפיצוי ניתן לניזוק על ידי חברות הביטוח המסחריות המבטחות את כלי הרכב המנועיים, ובמצבים מסוימים, הפיצוי ניתן על ידי קרנית, הקרן לפיצויים לפיצוי נפגעי תאונות דרכים שהוקמה מכוח החוק (להלן: קרנית).

בשנים האחרונות הולך וגדל השימוש שנעשה באופניים חשמליים בארץ ובעולם. האופניים החשמליים נחשבים לכלי תחבורתי נגיש, זול ו"ירוק", המקל על ההתניידות בכבישים העמוסים לעיפה בכלי רכב. האופניים החשמליים הופיעו כפטריות אחרי הגשם בעיקר בדרכים העירוניות בישראל, וזוכים לפופולאריות בקרב הציבור. קהל המשתמשים בהם שונה ומגוון, וכולל צעירים ומבוגרים העושים בהם שימוש יום-יומי על מנת להגיע למחוז חפצם.

בשנת 2010 הגדיר מחוקק המשנה את האופניים החשמליים כ"אופניים עם מנוע עזר" והחל להסדיר את השימוש בהם. בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: תקנות

התעבורה או התקנות) נקבעו הדרישות הטכניות של המוצר, ובין היתר, הספק מרבי של המנוע החשמלי שלא עולה על 250 וואט והפסקת פעולת המנוע בהגיע האופניים למהירות של 25 קמ"ש. אופניים חשמליים המקיימים את הדרישות הקבועות בתקנות יכוננו להלן "אופניים חשמליים תקינים". עם זאת, הלכה למעשה נפוצים כיום בישראל אופניים שלא מקיימים את דרישות התקנות עקב שינוי שנעשה בהם לאחר רכישתם, ורבים עושים בהם שימוש. אופניים אלה יכוננו להלן "אופניים חשמליים שאינם תקינים".

2. למרבה הצער, שכיחותם הגוברת של האופניים החשמליים בדרכים מביאה לעלייה במעורבותם בהיתקלויות עם משתמשי הדרך האחרים, כלי רכב והולכי רגל.

מעמדם של האופניים החשמליים בחוק הפיצויים הוא העומד במרכז דיוננו. נושא זה היה למחלוקת בערכאות הדיוניות, ועד עתה טרם זכה לדיון ולליבון בבית משפט זה.

3. לסיווג אופניים חשמליים כרכב מנועי לצורך חוק הפיצויים, יש השלכות משמעותיות. כך, הסיווג קובע את סוג התביעה לה זכאי הנפגע להגיש, את זהות החייב בפיצוי, וכן יש לו השלכה על גובה הפיצוי. כפי שממחישים שני המקרים שלפנינו, תהא ההכרעה אשר תהא, יותר אחד מהשחקנים מחוץ לד' אמותיו של חוק הפיצויים. כמו כן, ככל שנסווג את האופניים חשמליים כ"רכב מנועי" לצורך חוק הפיצויים, אזי תחול חובת ביטוח לפי פקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970 (להלן: פקודת הביטוח) על רכיבה באופניים חשמליים. זאת, כאשר נכון לעת הזו לא ניתן לרכוש פוליסת ביטוח חובה לאופניים חשמליים תקינים, ולא ניתן לאשר שיווק פוליסת ביטוח חובה לאופניים חשמליים שאינם תקינים, בהיותם בלתי חוקיים, ופוליסה כאמור תהיה חוזה בלתי חוקי.

כפי שיוסבר להלן, קביעה כי אופניים חשמליים אינם נחשבים לרכב מנועי כהגדרתו בחוק, תביא לתוצאה לפיה בתאונת דרכים בין רכב מנועי לאופניים חשמליים, דינו של רוכב אופניים חשמליים יהא כדין הולך רגל, והוא יהיה זכאי לפיצויים לפי החוק ממבטח הרכב. מן העבר השני, הולך רגל שייפגע מאופניים חשמליים לא יזכה לפיצוי מכוח החוק, ועלול למצוא עצמו מפוצה באופן חלקי על נזקיו או להיוותר ללא פיצוי אם לא ימצא מזיק ממנו יוכל להיפרע. לעומת זאת, הקביעה כי אופניים חשמליים הם בגדר "רכב מנועי", תביא לתוצאה לפיה בתאונת דרכים בין רכב מנועי לאופניים חשמליים, דינו של רוכב אופניים חשמליים כדין מי שנהג ללא ביטוח, והוא לא יהיה זכאי לפיצויים

לפי החוק ממבטח הרכב. אולם, הולך רגל שייפגע מאופניים חשמליים יפוצה בהעדר ביטוח על ידי קרנית, וזו תוכל לחזור על נהג האופניים החשמליים בהתאם לסעיף 9 לחוק. כל אחד מהתרחישים גוזר את זכויותיהם של נוסעים הנלווים לנוהג על האופניים החשמליים, התלויים והיורשים של הנפגעים נהגי האופניים החשמליים, הכל בהתאם להוראות חוק הפיצויים (למיפוי האינטרסים השונים, ראו התרשים בסעיף 52 להלן).

אם כן, לסיווגם של אופניים חשמליים כרכב מנועי משמעויות משפטיות וכלכליות רבות, ולסוגיה זו השלכה על שוק הביטוח והתחבורה בישראל.

4. בשנים האחרונות נדרשו בתי המשפט השלום והמחוזיים לסוגיה, והגיעו לתוצאות סותרות. במרבית המקרים נקבע כי אופניים חשמליים אינם רכב מנועי לצורך החוק, וראו ע"א (מחוזי ת"א) 56471-10-18 פלונית נ' פלוני (17.11.2019) ות"א (שלום ת"א) 40657-07-16 א. ש. נ' א. ז (18.10.2018) (הם פסקי הדין מושא רע"א 8051/19 שלפנינו); ת"א (שלום ת"א) 23489-01-13 ש. צ. נ' ביטוח ישיר חברה לביטוח בע"מ (24.10.2015) ות"א (שלום ת"א) 52142-03-16 א. מ. נ' ט. נ (10.11.2018) (השופט מ' קליין); ת"א (שלום אשד' 4909-06-14 פלוני נ' שומרה חברה לביטוח בע"מ (31.5.2015) (השופט ע' כהן); ת"א (שלום ת"א) 41949-12-17 פלוני נ' זוסמן (1.4.2018) (השופט א' קליימן-בלק); ת"א (שלום ת"א) 22573-11-13 פלוני נ' אבן חן (7.10.2019) (השופט מ' ספינזי שניאורד); ת"א (שלום ת"א) 20307-08-15 פלונית נ' ד. י. (24.11.2019) (השופט מ' תדמור-ברנשטיין); ת"א (שלום פ"ת) 55071-12-16 עזבון המנוח פלוני ז"ל נ' פלוני (22.3.2020) (השופט ר' שרון); ת"א (שלום נת') 50002-10-17 פלוני נ' שומרה חב' לביטוח בע"מ (25.5.2020) (השופט ל' הר ציון); ת"א (שלום פ"ת) 1811-11-18 פלוני נ' בכר (8.5.2020) (השופט א' רוטקופף).

במקרים מסוימים הגיעו בתי המשפט למסקנה הפוכה – ת"א (מחוזי חי') 10767-06-14 אטולין נ' דרויש (27.9.2019) (פסק הדין מושא ע"א 7023/19 ורע"א 7451/19 שלפנינו); ת"א (מחוזי ת"א) 28807-01-15 פ.ב. נ' קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים (11.6.2020) (השופטת ח' וולצקי) (להלן: עניין פ.ב.), שערעור עליו תלוי ועומד בבית משפט זה – ע"א 3971/20); ת"א (שלום כ"ס) 43305-07-16 פלוני נ' ישיר איי.די.איי חברה לביטוח (16.8.2017), השופט א' נבו אשר חזר על עמדתו בת"ק (שלום כ"ס) 21468-09-17 פלונית נ' בועז (13.12.2017).

5. בשל השלכות הרוחב שיש לסוגיה, ומכיוון שממילא תלוי ועומד ערעור בזכות באותו נושא, החלטנו לדון בבקשות רשות הערעור כאילו ניתנה רשות והוגש ערעור על פי הרשות שניתנה. לפיכך, המבקשת בכל אחד מההליכים תכונה מעתה "המערערת".

טרם אכנס לעובי הקורה, אציג בקצרה את עובדות שני המקרים מושא ההליכים שבפנינו ואת טענות הצדדים.

ההליכים בפני הערכאות קמא

6. ע"א 7023/19 ורע"א 7451/19 (להלן: עניין אטולין): ביום 20.11.2013 רכב ג.א (להלן: המנוח) על אופניים חשמליים ונפגע מרכב בו נהג המשיב 1 ובוטח על ידי המשיבה 2 (להלן ובהתאמה: "הנהג הפוגע" ו-"הכשרת הישוב"). למרבה הצער, זמן קצר לאחר התאונה נפטר המנוח מפצעיו. המנוח השאיר אחריו אלמנה (המערערת 2, ולהלן: האלמנה), היא יורשת העזבון, וילדים בוגרים.

האלמנה הגישה בשמה ובשם העזבון תביעה מכוח חוק הפיצויים (ת"א 10767-14-06) נגד הנהג הפוגע ונגד הכשרת הישוב (להלן יחד: הנתבעים). לאחר שהתיק נקבע להגשת תצהירים ושמיעת ראיות, התקבלה בקשת הנתבעים לתקן את כתב הגנתם על מנת להעלות את הטענה כי אופניים חשמליים עונים להגדרה של "רכב מנועי", ומשכך המנוח הוא בבחינת מי שנהג ברכב חסר ביטוח חובה ואין לו עילת תביעה לפי חוק הפיצויים. בעקבות התיקון תוקן גם כתב התביעה בדרך של הוספת נתבעים חדשים: קרנית, כלפיה נטען כי עליה לפצות את אלמנת המנוח בכובעה כתלויה (מכוח סעיף 7ב לחוק); והמדינה, כלפיה נטען שהיא חייבת בתשלום ההפרש בין תביעת העזבון לתביעת התלויים, מאחר שהתרשלה באסדרה חקיקתית בכל הנוגע לאופניים החשמליים.

הצדדים הגיעו להסדר דיוני לפיו תחילה תישמענה ראיות בשאלה אם אופניים חשמליים הם "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק, ובהמשך, ככל שיעלה הצורך, תידון שאלת חבותן של קרנית והמדינה. בהחלטתו מיום 27.9.2019 קבע בית המשפט המחוזי בחיפה (השופט כ' טעב) כי אופניים חשמליים הם "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק. בהמשך לכך נפסק כי מאחר שהמנוח עשה שימוש באופניים חשמליים ללא ביטוח חובה, אין עילת תביעה לפי חוק הפיצויים. התביעה נגד הנתבעים נדחתה אפוא, והתיק נקבע להמשך דיון במישור היחסים שבין התובעים לבין קרנית והמדינה.

ע"א 7023/19 הוא ערעור האלמנה והעזבון על קביעתו זו של בית משפט קמא, המהווה כלפיהם "פסק דין". רע"א 7451/19 היא בקשת רשות ערעור שהגישה המדינה על הקביעה, המהווה כלפיה "החלטה אחרת".

7. רע"א 8051/19 (להלן: עניין פלונית): ביום 5.2.2015 עת חצתה המערערת, הולכת רגל, כביש במעבר חציה באור ירוק, פגע בה המשיב 1 שרכב על אופניים חשמליים וחצה את הצומת באור אדום. תביעתה של המערערת שהתנהלה בבית משפט השלום הופנתה נגד המשיב 1 וקרנית (ת"א 40657-07-16, השופט י' גזית). ביום 18.10.2018 ניתן פסק דין חלקי בגדרו נקבע כי אופניים חשמליים אינם "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים, ומשכך נדחתה התביעה נגד קרנית ונקבע כי התביעה נגד המשיב תתנהל מכוח פקודת הנזיקין [נוסח חדש] (להלן: פקודת הנזיקין). ערעור שהוגש על פסק דין זה נדחה ביום 7.11.2019 (ע"א 56471-10-18, השופטים י' שנלר ו-ק' ורדי והשופטת ע' רביד). על פסק דינו של בית המשפט המחוזי הגישה המערערת בקשת רשות ערעור בפני בית משפט זה.

יצוין כי אין מחלוקת על כך שבשני המקרים האופניים החשמליים המעורבים בתאונות היו אופניים תקינים.

8. ביום 23.12.2019 הוריתי כי שלושת ההליכים ידונו במאוחד וביום 16.7.2020 נשמעו טענות הצדדים לפנינו. זמן קצר עובר למועד הדיון הוגש ערעור על פסק הדין בעניין פ.ב. מאחר שהתיקים עוסקים בסוגיה זהה, ולפסק דיננו עשויה להיות השלכה על הערעור האחר, ניתנה האפשרות לבאי כוח הצדדים בעניין פ.ב. לטעון בדיון ככל שימצאו לנכון לעשות זאת, אך הדבר לא הסתייע. אציין כי סוגיית אחריותה של המדינה כמאסדרת היא נושא מרכזי בערעור בעניין פ.ב., ועל כן לא נידרש לה במסגרת פסק דינו זה.

טענות הצדדים

9. לטענת המדינה, אופניים חשמליים תקינים אינם עונים על הגדרת "רכב מנועי" לעניין חוק הפיצויים, ואינם מהווים סיכון תחבורתי המצדיק את הכללתם בהגדרה זו. לשיטתה של המדינה, אופניים חשמליים אינם נחשבים לרכב הנע בכוח מכני. זאת ועוד, פרשנות תכליתית תומכת בהחרגת אופניים חשמליים מהגדרת "רכב מנועי", בהתחשב במכלול הרחב והמורכב של ריבוי השימוש באופניים חשמליים והעלייה במספר התאונות בהן הם מעורבים; היעדר אפשרות לרכוש פוליסת ביטוח חובה לאופנים חשמליים; והתיקונים שנעשו בחקיקה הרלוונטית לאורך השנים. נטען כי מדיניות

שיפוטית ראויה מחייבת לבחור בפרשנות לפיה אופניים חשמליים תקינים אינם "רכב מנועי", נוכח ההשלכות שיש לדבר כפי שעולה ממפת האינטרסים לעיל. ככל שיוכרו אופניים חשמליים כרכב מנועי, הדבר יהיה בבחינת גזירה שהציבור אינו יכול לעמוד בה, ובעלי אופניים חשמליים והרוכבים עליהם יהיו למפרי חוק, בהיעדר ביטוח, רישוי ורישיונות מתאימים; ייתכן כי השימוש באופניים חשמליים יפחת כתוצאה מהמהלך, על יתרונותיו הרבים ככלי תחבורתי "ירוק", נגיש, שמקל על זיהום האוויר, זרימת התנועה וקשיי חנייה במרכזי הערים; וקביעה כי אופניים חשמליים עונים להגדרת רכב מנועי תסב הוצאות משמעותיות על קרנית, שספק אם המחוקק נתן דעתו להן כשקבע את רשימת המקרים בהם מוטלת על קרנית חובת פיצוי לפי החוק.

אשר לאופניים חשמליים שאינם תקינים והנסיעה בהם אסורה, עמדת המדינה היא כי אלה עשויים להיחשב לרכב מנועי כהגדרתו בחוק, אם השינוי שבוצע בהם מביא לכך שהרכיבה על האופניים אינה מחייבת את הרוכב לדווש והוא יכול לעשות בהם שימוש בהפעלת הכוח המכני בלבד.

10. גם קרנית סבורה כי אופניים חשמליים תקינים אינם רכב הנע באמצעות כוח מכני, מה ששולל את הגדרתו כרכב מנועי לצורכי חוק הפיצויים. לשיטתה, אופניים חשמליים מונעים גם על ידי כוח רגליו (כוח פיזי) של הרוכב וגם על ידי כוח מכני. המחוקק לא קבע אם הנעת רכב מנועי תהיה רק או בעיקר באמצעות כוח מכני. במצב דברים זה, יש להחיל את מבחן "העיקר והטפל" ולקבוע כי מאחר שעיקר כוח ההנעה באופניים החשמליים הוא כוחו הפיזי של הרוכב, הנעתם לא מתבצעת באמצעות כוח מכני. קרנית הוסיפה והתייחסה לחוות דעתו של המומחה מטעם המשיבים 1-2 בע"א 7023/19 וברע"א 7451/19, לפיה לא דרושה הפעלת כוח פיזי בעת הפעלת הדוושות, למצער כוח פיזי משמעותי. לשיטתה של קרנית, נפלו שגיאות בחוות דעת המומחה, ובהתאם לחוות דעת המומחה מטעמה יש לקבוע כי אופניים חשמליים בבסיסם הם כלי שאינם מונע בכוח מכני.

גם לשיטת קרנית יש לתת משקל לא מבוטל לשיקולי מדיניות משפטית ולרצון לעודד את השימוש באופניים חשמליים. נטען כי רוב התאונות ורוב הנפגעים הקשים הם רוכבי אופניים חשמליים שנפגעו מרכב מנועי על סוגיו השונים, בעוד שהולכי רגל שנפגעו מפגיעת אופניים חשמליים הם מיעוט הנפגעים ולרוב הם נפגעים קלים יותר, ועומדת להם תרופה על פי דיני הנזיקין הכלליים.

לגישת קרנית, הדבר נכון גם לגבי אופניים חשמליים לא תקינים, והמבחן הוא על פי מפרט נתוני היצרן ולא על פי נתוני האופניים הספציפיים במועד התאונה. אין להפוך את חוק הפיצויים, שהינו חוק סוציאלי מובהק, ל"אמצעי אכיפה" של הוראות מתחום המשפט הפלילי, והדרך להרתיע משתמשים באופניים חשמליים מלשנות את מאפייניהם התקינים היא באמצעות ענישה ישירה ואכיפת הדין הפלילי.

11. המערערים בע"א 7023/19 הם יורשי המנוח (להלן: המערערים). המערערים הצטרפו לטענות והוסיפו כי מחומר הראיות עולה כי היה צורך לדווש באופניים החשמליים עליהם רכב המנוח ועל כן אין לסווגם כ"רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפיצויים.

12. המשיבים 2-1 בע"א 7023/19 וברע"א 7451/19 הם הנהג הפוגע והכשרת הישוב שביטחה את הרכב שבו נהג (לשם הנוחות הנ"ל יכוננו יחד להלן: "המבטחת"). בהתבסס על חוות דעת המומחה מטעמה שהוגשה בהליך קמא, חזרה המבטחת על עמדתה לפיה אופניים חשמליים פועלים באמצעות כוח מכני, כך שיש לראותם כרכב מנועי. בהקשר זה נטען כי הכוח הפיזי שעל הרוכב להפעיל (דיווש) הוא קל מאוד ושקול ללחיצה על דוושת הגז במכונית. לשיטת המבטחת, חוות דעת המומחה מטעם קרנית לוקה בפגמים ואין להתבסס על העדים מטעמה לצורך הכרעה בסוגיה. עוד נטען, בין היתר, כי לצורך הגדרת אופניים חשמליים כרכב מנועי אין להבחין בין אופניים תקינים לבין אלו שאינם תקינים; אי הגדרת אופניים חשמליים כרכב מנועי וחיוב הנוהגים בהם ברישוי וכביטוח אינה משקפת את כוונת המחוקק; "הורדת" האופניים החשמליים מהמדרכות לכבישים מחייבת להתייחס אליהם כאל רכב מנועי; העובדה שהמחוקק מצא לנכון לראות את רוכב האופניים החשמליים כ"נוהג" באופניים מצביעה על כך שמדובר ברכב מנועי; אין להשאיר את המצב הנוכחי על כנו ולהתעלם מהפגיעות ההולכות ומתרבות כתוצאה משימוש באופניים חשמליים; ועל בית המשפט להתוות את הדרך בעניין זה.

13. המערערת ברע"א 8051/19 היא הולכת רגל שנפגעה מאופניים חשמליים (להלן: המערערת). המערערת תמכה אף היא בקביעה כי אופניים חשמליים הם רכב מנועי, כך שגם להולכי רגל שנפגעו מאופניים חשמליים תהא זכות לפיצוי לפי החוק. לשיטתה, תוצאה השוללת פיצוי מהולכי רגל אינה עולה בקנה אחד עם תכליות חוק הפיצויים ומטרותיו. המערערת הדגישה כי גם אם עומדת להולך הרגל עילת תביעה בנוזיקין נגד רוכב האופניים החשמליים הפוגע, פעמים רבות פרטי הפוגע אינם ידועים לנפגע (למשל בתאונות "פגע וברח") וממילא מרבית הסיכויים כי לא יהיה להולך הרגל ממי להיפרע.

14. המדינה, קרנית והמערערים ביקשו כי אם בית המשפט יגיע למסקנה כי יש לסווג אופניים חשמליים כרכב מנועי על פי חוק הפיצויים, הרי שיש לקבוע תחולתה של ההלכה באופן פרוספקטיבי בלבד, מכאן ואילך, ותוך מתן פרק זמן להתארגנות והתאמת שוק הביטוח. המבטחת והמערערת טענו כי לא קם אינטרס הסתמכות הראוי להגנה, ויש להחיל את הפסיקה באופן רטרוספקטיבי.

דיון והכרעה

המסגרת הנורמטיבית

15. סעיף 1 לפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה) מגדיר את המונחים "רכב" ו"רכב מנועי" כדלקמן:

"רכב" - רכב הנע בכוח מיכני או הנגרר על ידי רכב או על ידי בהמה, וכן מכונה או מיתקן הנעים או הנגררים כאמור, לרבות אופניים ותלת-אופן, ולמעט רכב ששר התחבורה פטר אותו בצו מהוראות פקודה זו כולן או מקצתן.

"רכב מנועי" - רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרבות תלת אופן ואופנוע עם רכב צדי או עם גרור או בלעדיהם ולמעט רכב הנגרר על ידי רכב מנועי.

לפי סעיף 2 לפקודת התעבורה, קיימת חובת רישום ורישוי רכב, אך בהתאם להוראת סעיף 18, שר התחבורה רשאי להתקין תקנות הפוטרות בעל רכב מחובות אלה. לפי סעיף 10(א) לפקודה, תנאי לנהיגה ברכב מנועי הוא רישיון נהיגה תקף לרכב מאותו סוג, זולת אם ניתן פטור.

16. סעיף 2 לחוק הפיצויים קובע כי "המשתמש ברכב מנועי (להלן - הנוהג) חייב לפצות את הנפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב".

הגדרת תאונת דרכים היא מורכבת וכוללת הגדרה בסיסית, מצבי ריבוי ומצבים ממעטים (ע"א 9474/02 אבנר אגוד לביטוח נפגעי רכב בע"מ נ' האחים לוינסון מהנדסים בע"מ, פ"ד נח(1) 337, 343-345 (2003)). די לענייננו בהגדרה הבסיסית לתאונת דרכים שזו לשונה:

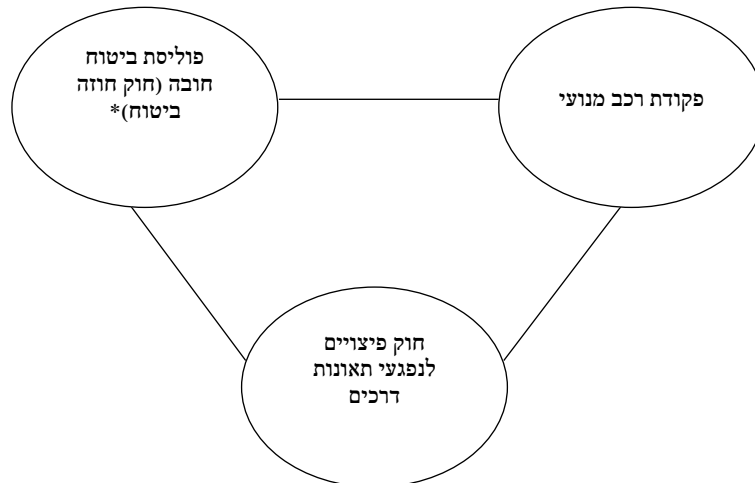
"תאונת דרכים" - מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה.

רכב מנועי ורכב מוגדרים בחוק הפיצויים כדלקמן:

"רכב מנועי" או "רכב" - רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית, לרבות רכבת, טרקטור, מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש ורכב נגרר או נתמך על ידי רכב מנועי, ולמעט כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות.

17. סעיף 2 לפקודת הביטוח אוסר על שימוש ברכב מנועי אלא אם השימוש מכוסה בפוליסת ביטוח בת תוקף, והמחוקק אף קבע סנקציה פלילית למי שיפר הוראה זו. פוליסה העונה על דרישות הפקודה כוללת ביטוח אחריות (צד ג') וביטוח אישי, שמבטחת את בעל הרכב והנוהג בו מפני כל חבות ונזק לפי חוק הפיצויים. הגדרת "רכב מנועי" לפי פקודת הביטוח מפנה להגדרת המונח בחוק הפיצויים.

18. את היחסים בין הוראות החוק הרלוונטיות והנובע מהן, ניתן לסכם בתרשים הבא, אשר מציג את שלושת "העמודים" הראשיים בכל תביעה על פי חוק הפיצויים:



* חוק חוזה הביטוח, התשמ"א-1981 חל גם על ביטוח רכב חובה, אם כי תחולתו היא משנית ושירית (ירון אליאס דיני ביטוח 52 (מהדורה שנייה, 2009); וראו סעיף 73 לחוק זה, הקובע כי "הוראות חוק זה יחולו כשאינן בפקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש), התש"ל-1970 או בחוק אחר הוראות מיוחדות לענין הנדון").

זה המשולש שלא במהרה יינתק בבואנו לדון בתביעה על פי חוק הפיצויים. כעת, נרחיב את היריעה על האופניים החשמליים העומדים במוקד הדיון.

הסדרת האופניים החשמליים בחקיקה

19. טרם אעמוד על הגדרתם של האופניים החשמליים על פי המצב המשפטי דהיום, אציג בקצרה את הרקע והמהלכים שהובילו להסדרת כלי תחבורתי זה בחקיקה.

כפי שנלמד מעמדת המדינה, בשנת 2008 הוקם צוות במשרד התחבורה לבחינת הסוגיה, כשבאותה העת ייבוא אופניים חשמליים לארץ נעשה באישור משרד הכלכלה ועל סמך תקן אירופאי. עם קבלת המלצות הצוות שהוקם, החלה העבודה להסדרה חקיקתית של סוגית האופניים החשמליים.

מסיבות הקשורות בפרסום התקן האירופאי, הוחלט להתקין תחילה הוראת שעה שתהיה בתוקף למשך שנה, במהלכה תושלם העבודה על תקן ישראלי. בתקנות התעבורה (תיקון והוראת שעה), התש"ע-2010, ק"ת 742, הוגדרו אופניים חשמליים כ"אופניים עם מנוע עזר", נקבעו מאפייניהם הטכניים, והוסדרו מספר היבטים הנוגעים לרכיבה עליהם (להלן: הוראת השעה). הוראת השעה פורסמה ביום 4.2.2010 וכאמור תוקפה היה למשך שנה אחת. בחלוף השנה, טרם הסתיימה העבודה על התקן הישראלי. הוראת השעה לא הוארכה, אך ייבוא של אופניים חשמליים נמשך בהתאם לצווי יבוא חופשי שכללו דרישות זהות לאלו שבהוראת השעה.

20. בתיקון משנת 2014 (תקנות התעבורה (תיקון מס' 12), התשע"ד-2014, ק"ת 1698) (להלן: התיקון משנת 2014), נוספו לתקנות התעבורה הגדרת המונח "אופניים עם מנוע עזר" בסעיף 1 לתקנות, וכן סימן ב'3 הכולל הוראות שונות ביחס לאופניים עם מנוע עזר (תקנות 39טז-יז).

וזהי ההגדרה לאופניים חשמליים בנוסחה כיום:

"אופניים עם מנוע עזר" – אופניים בעלי שני גלגלים המורכבים זה אחרי זה, שמותקן בהם מנוע חשמלי, ושהתקיימו בהם כל אלה:
 (1) ההספק המרבי של המנוע אינו עולה על 250 וואט;
 (2) המנוע החשמלי מופעל באמצעות דוושות האופניים;

- (3) כוח המנוע יורד עם העלייה במהירות האופניים ומפסיק את פעולתו כאשר מהירות האופניים עולה על 25 קמ"ש;
 (4) מותקן בהם:
 [צופר או פעמון, פנסים, מחזירי אור – י"ע]
- (5) אם הם אופניים שנרכשו לפני יום ג' בתמוז התשע"ד (1 ביולי 2014) (להלן בתקנה זו ובסימן ב'3 בפרק השני – המועד הקובע) –
 (א) הם עומדים בדרישות תקן אירופי EN15194 (להלן – התקן האירופי), העומד לעיון הציבור באגף הרכב במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים בשעות עבודתו הרגילות ומשקלם הכולל אינו עולה על 30 ק"ג;
 (ב) לא מורכבת בהם מצערת המאפשרת שליטה רציפה בהספק המנוע באמצעות היד;
 (6) אם הם אופניים שנרכשו במועד הקובע או לאחריו –
 (א) הם עומדים בדרישות תקן רשמי ת"י 15194 – אופניים: "אופניים עם מנוע עזר חשמלי – דרישות בטיחות ושיטות בדיקה" (להלן – התקן הרשמי), כתוקפו מזמן לזמן, שעותק שלו מופקד לעיון הציבור במשרדי מכון התקנים הישראלי, והפניה אליו מצויה באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים שכתובתו www.mot.gov.il; בהעדר הפניה כאמור לא יהיה תוקף לתקן הרשמי לעניין תקנות אלה;
 (ב) מורכבת בהם מצערת המאפשרת שליטה רציפה בהספק המנוע באמצעות היד, המפסיקה את פעולתה במהירות העולה על 6 קמ"ש;
 (7) הם מסומנים בתווית בהתאם לדרישות התקן האירופי והתקן הרשמי כאמור בפסקאות (5)(א) ו-(6)(א), לפי העניין;

בהתאם להגדרה כיום, אופניים עם מנוע עזר הם אופניים בעלי שני גלגלים המורכבים זה אחרי זה, מותקן בהם מנוע חשמלי ומתקיימים בהם התנאים המפורטים בתקנה. בין היתר, המנוע החשמלי צריך להיות מופעל באמצעות דוושות האופניים, כוח המנוע יורד עם העלייה במהירות האופניים, ומפסיק את פעולתו כאשר המהירות עולה על 25 קמ"ש. לעניין המאפיינים הטכניים של האופניים, התקנות מבחינות בין אופניים שנרכשו לפני המועד הקובע (1.7.2014) לבין אופניים שנרכשו מיום זה ואילך. על הראשונים חל התקן האירופי ולא מותקנת בהם מצערת יד ("ידיית גז") המאפשרת שליטה רציפה בהספק המנוע, ואילו על האחרונים חל התקן הישראלי, ומורכבת בהם מצערת המאפשרת שליטה כאמור המפסיקה את פעולתה במהירות העולה על 6 קמ"ש.

21. לנוחות הקורא, ההבדלים העיקריים בין אופניים חשמליים שנרכשו לפני יום 1.7.2014 לבין אופניים חשמליים שנרכשו לאחר מועד זה מפורטים בתרשים שלהלן:

אופניים חשמליים שנרכשו אחרי יום
1.7.2014

אופניים חשמליים שנרכשו לפני יום
1.7.2014

עומדים בדרישות התקן הרשמי	עומדים בדרישות התקן האירופי
מותקנת בהם מצערת יד המאפשרת שליטה בהספק המנוע החשמלי	לא מותקנת בהם מצערת יד המאפשרת שליטה בהספק המנוע החשמלי
מצערת היד מאפשרת שליטה בהספק המנוע החשמלי עד למהירות של 6 קמ"ש; מעל מהירות של 6 קמ"ש, המנוע החשמלי מופעל באמצעות דוושות האופניים	המנוע החשמלי מופעל באמצעות דוושות האופניים בלבד

22. תקנה 39טז לתקנות התעבורה מפרטת את התנאים לנהיגה והחזקה באופניים עם מנוע עזר:

נהיגה והחזקה באופניים עם מנוע עזר

39טז. לא ינהג אדם באופניים שבהם מותקן מנוע עזר או יחזיק בהם כבעלותו, בין אם מתקיימות בהם פסקאות (5)(א) ו-(6)(א) בהגדרת אופניים עם מנוע עזר ובין אם לאו, אלא אם כן –

- (1) מלאו לו שש עשרה שנים או יותר;
- (2) באופניים כאמור התקיימו הדרישות האלה:
 - (א) אם נרכשו לפני המועד הקובע –
 - (1) המנוע החשמלי מופעל באמצעות דוושות האופניים בלבד;
 - (2) מסומן על גביהם מספר השלדה וסימון לפי התקן האירופי, לרבות סימון ההספק המרבי של המנוע החשמלי והמהירות המרבית של האופניים;
- יראו אופניים המסומנים לפי פסקת משנה (2) כאילו נרכשו לפני המועד הקובע זולת אם מספר השלדה, תאריך הייצור או אמצעי זיהוי אחר על האופניים מעידים אחרת;
 - (ב) אם נרכשו במועד הקובע או לאחריו –
 - (1) המצערת אינה מאפשרת שליטה רציפה בהספק המנוע במהירות העולה על 6 קמ"ש;
 - (2) מסומן על גביהם מספר שלדה וסימון בר-קיימא של המילים "אופניים עם מנוע עזר";
 - (3) הודבקה עליהם תווית בהתאם למאפיינים והמידות של הסימון שבתוספת הארבע עשרה, שתמוקם במקום מרכזי וגלוי לעין על גבי שלדת האופניים והתקיים בהם האמור באותה תווית;

- (3) התקיים בו אחד מאלה:
- (א) ניתן לו רישיון נהיגה לפי סימן ב' לחלק ג', לרבות רישיון נהיגה שאיננו בתוקף, ולמעט רישיון נהיגה לפי תקנה 179;
- (ב) עמד בהצלחה בבחינה עיונית לפי תקנה 205 לאחת מדרגות רישיון הנהיגה האמורות בפסקת משנה (א);
- (ג) ניתן לו אישור מאת רשות הרישוי על עמידתו בהכשרה לנהיגה כאמור, בעניינים האמורים בתקנה 205;
- (4) הוא חובש קסדת מגן, כאמור בסעיף 65 לפקודה, שמוצמד לה מחזיר אור שייראה בבירור על ידי המשתמשים האחרים בדרך.

23. למען שלמות התמונה יצוין כי תחילה הועמד גיל הנהיגה המינימלי על 14 שנים, ובמסגרת תיקון משנת 2016 (תקנות התעבורה (תיקון מס' 4), התשע"ו-2016, ק"ת 1050 (להלן: התיקון משנת 2016)), הועלה גיל הנהיגה המינימלי ל-16 שנים כפי שקבוע בתקנות כיום. כמו כן, הוראות ס"ק (3) ו-(4) העוסקות בכשירות לנהיגה באופניים עם מנוע עזר ובחבישת קסדת מגן, נכנסו לתוקף אך ביום 1.7.2019 במסגרת תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשע"ט-2019, ק"ת 2294 (להלן: התיקון משנת 2019).

24. תקנה 11ט39 אוסרת על שינוי מבנה האופניים באופן שיחדל מלהתקיים בהם המאפיינים הקבועים בתווית הסימון הנדרשת לפי תקנה 39טז(2)(ב)(3) (למשל, שהספק המנוע יהיה 250 וואט ומהירות הנסיעה המרבית תהא 25 קמ"ש). על יצרן, יבואן או משווק של אופניים חשמליים חל איסור מחמיר יותר, ונאסר עליהם לעשות כל שינוי באופניים שיביא לכך שהאופניים לא יעמדו בפסקאות (1) עד (7) להגדרת אופניים עם מנוע עזר בסעיף 1 לתקנות, או בדרישות תקנה 39טז(2)(א) או (ב), לפי העניין. בכך קבע מחוקק המשנה איסור על שינוי מאפייניהם הטכניים של האופניים החשמליים, והפיכתם מאופניים תקינים לאופניים שאינם תקינים.

נסביר בשלב זה, במילים פשוטות, את ההבחנה בין אופניים תקינים לאופניים שאינם תקינים. באופניים תקינים, בתחילת הנסיעה הרוכב מפעיל את המצערת שפועלת עד שהאופניים מגיעים למהירות של 6 קמ"ש, ללא כל צורך בדיווש. מכאן ואילך, הדיווש באופניים הכרחי ומסייע להפעיל את המנוע החשמלי עד למהירות של 25 קמ"ש. לעומת זאת, אופניים לא תקינים הם אופניים שלא עומדים בדרישות התקנות. למשל, הרוכב יכול לרכב על האופניים ללא צורך בדיווש או ללא ההגבלה של עד 25 קמ"ש כפי שנקבע.

25. סימן ג' לתקנות התעבורה (תקנות 123-136) מסדיר את הרכיבה על אופניים ותלת אופן שאינם דווקא חשמליים. בין יתר ההוראות, ראויה לציון תקנה 128 לפיה

"הרוכב על אופניים ירכב קרוב ככל האפשר לשפתו הימנית של הכביש..." ותקנה 129, המגבילה את הרכיבה על אופניים במקומות ובמצבים מסוימים. למשל, בדרך בה קיים שביל אופניים שסומן בתמרור מתאים, על רוכב האופניים לרכוב בשביל זה בלבד; נאסר על רוכב האופניים לרכוב על מדרכה או על חלק מהדרך המיועד להולכי רגל בלבד (אך מותר להולך רגל להוביל את האופניים על המדרכה אם אין בכך הפרעה להולכי הרגל); ונאסר על רוכב אופניים לעבור מעבר חציה ברכיבה, אלא אם מעבר החציה מיועד לרוכבי אופניים.

26. אופניים חשמליים פטורים מחובת רישום, רישוי ורישיון נהיגה לפי פקודת התעבורה (תקנה 39ז). עם זאת, כאמור, תקנה 39טז(3) קובעת תנאי כשירות לנהיגה מבחינת הכרת חוקי הדרך (עמידה בהצלחה בבחינה עיונית), אך דרישה זו אינה זהה ופחותה מהדרישה לרישיון נהיגה.

כיום אין בנמצא פוליסת ביטוח חובה מאושרת לאופניים חשמליים לפי פקודת הביטוח. כעולה מתעודת עובד ציבור של מנהל מחלקת ביטוחי חבויות ברשות שוק ההון, ביטוח וחסכון (להלן: הרשות), לא התקבלו ברשות בקשות לאישור תעריפי ביטוח חובה לאופניים חשמליים, וממילא לא ניתנו אישורים כאמור. בשנים האחרונות התקבלו אצל הרשות מספר בקשות לתכניות ביטוח וולונטריות לנזקים שעלולים להיגרם לצד ג' בגין נסיעה באופניים חשמליים, ואלה אושרו החל משנת 2015 (מוצג 10 לבקשת רשות ערעור מטעם המדינה).

על רקע כל האמור אפנה להכריע בשאלה שהובאה לפתחנו.

האם אופניים חשמליים תקניים עונים להגדרת "רכב מנועי"?

27. התחושה האינטואיטיבית של מי שמהלך ברחובות ארצנו ועל פניו חולפים אופניים חשמליים במהירות, היא שיש לראות בהם כלי רכב. הולך הרגל שכמעט נפגע במפגש בינו לבין אופניים חשמליים יתבטא כי "הוא נוסע כמו משוגע", כפי שהוא מתבטא למראה מכונית שנהגה נוהג בפראות או במהירות.

אכן, רצוי לתת למונחים בחוק הפיזויים משמעות פשוטה ההולמת לשון בני אדם, אך ריבוי ההתדיינות בשאלה מה ייחשב לתאונת דרכים, וההיסטוריה החקיקתית והפסיקתית, מעידים על כך שהאינטואיציה הבסיסית יכולה להיות רק נקודת המוצא של הדיון, אך לא נקודת הסיום.

דרכנו הפרשנית מתחילה בלשון החקיקה. נשוב ונציב נגד עינינו את לשון ההגדרה של "רכב מנועי" בחוק הפיצויים:

"רכב מנועי" או "רכב" - רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית, לרבות רכבת, טרקטור, מכונה ניידת הכשירה לנוע בכוח מיכני ככביש ורכב נגרר או נתמך על ידי רכב מנועי, ולמעט כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות.

הגדרה זו היא תולדה של חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 4), התשמ"ג-1983 (להלן: תיקון מס' 4). חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 8), התשנ"א-1990 (להלן: תיקון מס' 8) הכניס לגדרי ההגדרה הבסיסית של תאונת דרכים את המבחן התעבורתי, אך לא הכניס שינוי בהגדרת רכב מנועי.

28. על הפרשנות שניתנה למונח בפסיקתו של בית משפט זה, שבעקבותיה נחקק תיקון מס' 4, עמד הנשיא ברק בע"א 5847/96 חברה ישראלית לקירור והספקה בע"מ נ' מחמוד טובח, פ"ד נ(3) 819, 825-827 (1996) (להלן: עניין טובח), שם נדונה השאלה אם מעלית היא בגדר "כלי רכב". במסגרת התיקון, נוסף להגדרה הרכיב לפיו הרכב ינוע "על פני הקרקע" ו"עיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית". בכך באה לידי ביטוי כוונת המחוקק להצר את היקף פרישתו של חוק הפיצויים באמצעות צמצום הפרשנות המרחיבה שהוצעה למונח "רכב מנועי" (דברי ההסבר להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 5), התשמ"ב-1982, ס"ח 81 שהובילה לחקיקת תיקון מס' 4 (להלן: דברי ההסבר לתיקון מס' 4); וראו גם אליעזר ריבלין תאונות הדרכים – תחולת החוק סדרי הדין וחישוב הפיצויים 92-93 (מהדורה רביעית, 2011) (להלן: ריבלין)).

29. בדומה להגדרת המונח "תאונת דרכים" בחוק, גם ההגדרה של רכב מנועי כוללת הגדרה בסיסית, מצבי ריבוי ומצבים ממעטים. רכיבי ההגדרה הבסיסית הם ארבעה: רכב; הנע בכוח מכני; על פני הקרקע; ועיקר ייעודו לתחבורה יבשתית.

בענייננו, אין האופניים החשמליים נכנסים בגדר אחד ממצבי הריבוי. השאלה המרכזית שמתעוררת היא אם האופניים החשמליים עונים להגדרה הבסיסית של "רכב מנועי", ובעיקר אם הם רכב הנע בכוח מכני. בהקשר זה, מעניין לציין כי נוסחה הקודם של ההגדרה התייחס ל"רכב המונע בכוח מכני", להבדיל מרכב "הנע בכוח מכני". עם זאת, מלומדי משפט הביעו עמדה לפיה מדובר בשוני לשוני קל שאינו בעל השלכה מהותית ולא מרחיב את היקף ההגדרה של רכב מנועי (יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי

תאונות דרכים 44 (מהדורה רביעית, 2013) (להלן: אנגלרד); ריבלין בעמ' 91, טקסט ליד ה"ש 6).

הפסיקה והספרות שעסקו בשאלה מהו "רכב הנע בכוח מכני", התייחסו בעיקר למצב דברים שבו הותקן בכלי הרכב מנוע, אך זה לא הופעל בשעת הנסיעה או הוצא מכלי הרכב, למשל מחמת קלקול. כך, בע"א 674/85 "אליהו" חברה לביטוח בע"מ נ' ז'ק, פ"ד מג(1) 356 (1989) (להלן: עניין ז'ק) נקבע כי משאית הנישאת על גלגלים ואשר הוצא ממנה מנועה, ועל קרקעיתה הותקן מגדל קידוח והיא שימשה לקידוחים – אינה רכב מנועי כהגדרתו בחוק. בפסק הדין נקבע כי מקום שבו המנוע מוצא דרך קבע מכלי הרכב, כך שהוא מפסיק לקיים את ייעודו הטבעי, משתנה הסיכון שאותו כלי הרכב יוצר ואין הוא בא בגדר הסיכון התעבורתי שחוק הפיצויים נועד לכסות. לעומת זאת, אם המנוע הוצא זמנית לצורכי תיקונים, ניתן לומר כי הרכב מונע בכוח מכני (שם, עמ' 364). בעניין טובח נקבע כי השאלה הרלוונטית אינה אם בשעת התאונה הונע הרכב בפועל בכוח מכני, אלא אם ניתן היה בשעת התאונה לעשות שימוש בכוח המכני של הרכב (שם, בעמ' 829). עמד על כך גם השופט אנגלרד, בספרו:

"מתי נחשב רכב 'נע בכוח מכני'? שאלה זו מתעוררת בעיקר שעה שבכלי הרכב מותקן אמנם מנוע, אך לא הופעל בזמן הנסיעה (כגון אופניים שאפשר להפעילם באמצעות הדוושות) או לא היה ראוי להפעלה בגלל קלקול. שאלות אלה נידונו בעבר במסגרת פקודת הביטוח והחוק האנגלי המקביל. העקרון שנתקבל הוא כי המבחן אינו השימוש שנעשה בפועל ברכב בשעת המקרה, אלא אפשרות השימוש שניתן לעשות בכלי הרכב באותה שעה [...]" (אנגלרד, עמ' 45; וראו גם אצל ריבלין, עמ' 97).

30. האם אופניים חשמליים תקינים הם רכב הנע בכוח מכני? ניתוח זה, המתייחס למאפייניהם הטכניים הייחודיים של האופניים החשמליים, נעדר מפסק דינו של בית המשפט בעניין אסולין שקבע כי אופניים חשמליים הינם רכב מנועי.

על מנת להשיב על השאלה, נרחיב ונספר לקורא על מהותם ומאפייניהם של האופניים החשמליים, כפי שנלמד מחוות דעת המומחים שהוגשו בעניין אסולין (חוות המומחה מטעם קרנית, מר זיו שוורץ, וחוות דעת המומחה מטעם הנתבעים, מר גדי וייסמן, מוצגים 6-7 לבקשת רשות הערעור מטעם המדינה). דומה כי אין חולק על ההיבטים הטכניים הבאים של האופניים החשמליים:

(-) אופניים חשמליים הם אופניים בעלי מנוע חשמלי המקבל חשמל מסוללה המחוברת לאופניים.

(-) משקל האופניים נע בין 17-23 ק"ג לאופניים מתקפלים, ובין 20-28 ק"ג לאופני עיר, ובאופן כללי אינו עולה על 30 ק"ג.

(-) פרט לתוספת המתקן הנושא את הסוללה, שלדת האופניים החשמליים זהה לשלדה של אופניים ללא מנוע חשמלי. גם הבלמים, חישוקי הגלגלים, הכידון ויתר חלקי השליטה זהים לאלו שבאופניים רגילים.

(-) באופניים חשמליים שנרכשו לאחר המועד הקובע (1.7.2014), מוצמדת לכידון מצערת יד השולטת על פעולת המנוע החשמלי. עם תחילת הנסיעה ועד למהירות של 6 קמ"ש, המנוע החשמלי מופעל על ידי המצערת ללא כל צורך בדיווש. מעל מהירות של 6 קמ"ש ועד למהירות של 25 קמ"ש יש לסובב את הדוושות, כשסיבוב הדוושות מאפשר את פעולת המנוע המניע את האופניים.

בהתאם להגדרת האופניים החשמליים בתקנות, כוח המנוע החשמלי יורד עם העלייה במהירות האופניים ומפסיק את פעולתו כאשר מהירות האופניים עולה על 25 קמ"ש. התכונות המתוארות מאפיינות אופניים חשמליים תקינים כהגדרתם בתקנות, ושינויים שיבוצעו בהם יובילו להגדרתם כאופניים שאינם תקינים.

31. המחלוקת בין הצדדים מתמקדת בשאלה אם הנעת האופניים החשמליים במהירות שבין 6-25 קמ"ש מתבצעת בעיקרה באמצעות כוח המנוע החשמלי או אם באמצעות כוחו הפיזי של הרוכב. לדעת המומחה מטעם הנתבעים, סיבוב הדוושות הנדרש להפעלת המנוע החשמלי לא דורש מהרוכב מאמץ פיזי של ממש, והפעולה שקולה ללחיצה על דוושת התאוצה ברכב מנועי, כך שהאופניים עונים על ההגדרה של רכב הנע בכוח מכני. לעומת זאת, המומחה מטעם קרנית הצביע על כך שפעולת המנוע החשמלי מתבצעת רק אם וכאשר הרוכב מדווש את אופניו בכוחו שלו, ובכל מקרה משהגיעה המהירות ל-25 קמ"ש, מפסיק המנוע החשמלי את תרומתו להנעת האופניים. להבדיל מדוושת הגז של המכונית, הדיווש גורם לגלגל האחורי להסתובב ולהניע את האופניים, ואז החיישנים מכניסים לפעולה את המנוע החשמלי שעובד ונסוג בסנכרון לפי המהירות, כך שככל שהמהירות עולה המנוע החשמלי נסוג ולהיפך. לפיכך סבור המומחה מטעם קרנית כי עיקר תפעולם של האופניים החשמליים הוא בכוחו הפיזי של הרוכב, כשהמנוע החשמלי הוא אך לעזר ומופעל באמצעות פעולת הדיווש.

גם המדינה מצדדת בעמדת המומחה מטעם קרנית וסבורה כי מנוע העזר שהוסף לאופניים חשמליים באך כדי להקל על המאמץ הפיזי הכרוך בהפעלת אופניים רגילים. על כן, גם לשיטתה אופניים חשמליים מונעים בעיקר בכוח פיזי. גם אם קיים אלמנט של כוח מכני בהנעה, לא ניתן, כשמירות האופניים החשמליים עולה על 6 קמ"ש, להניע את האופניים באמצעות כוח מכני בלבד, ולכן גם לשיטת המדינה אין הם באים בגדר המונח רכב מנועי.

32. לצורך הדיון בלבד, אקבל את טענת המומחה וייסמן מטעם הנתבעים, כי לא נדרש מאמץ של ממש לדווש על מנת לרכב על האופניים החשמליים. אך הפער בין עמדות המומחים מטעם הצדדים אינו כה גדול, באשר שניהם מסכימים כי לצורך הפעלת המנוע החשמלי יש צורך בדיווש, מאחר שהמצערת מתנתקת מהמנוע במהירות של 6 קמ"ש והנעת האופניים נעשית מכאן ואילך באמצעות כוח פיזי. המחלוקת היא אך לגבי מידת הכוח הפיזי שנדרש לדיווש. מכאן השאלה המשפטית אם לצורך הגדרת רכב מנועי בחוק הפיזיים, רכב הנע בכוח מכני הוא רכב הנע רק בכוח מכני, או שהכוח המכני הוא הכוח העיקרי שבהפעלתו.

קרנית הציעה להחיל את מבחן "העיקר והטפל" ולשיטתה, אם עיקר הנעתו של כלי מסוים היא באמצעות כוח פיזי (ובענייננו, דיווש), אזי אין בעובדה כי לשם הנעת הכלי ניתן להיעזר גם במנוע עזר כדי שיחשב לרכב הנע בכוח מכני. ולהיפך – אם עיקר הנעתו של הכלי מתבצע באמצעות כוח מכני, אין בעובדה כי ניתן להיעזר בכוחו הפיזי של הנוהג כדי להוציאו מהגדרה.

המבחן המוצע על ידי קרנית אינו משולל היגיון. אך המחוקק בחר להחיל את מבחן העיקר והטפל ביחס לרכיב אחר בהגדרה, בקבעו כי עיקר יעודו של הרכב המנועי הוא לתחבורה יבשתית. לעומת זאת, לא נקבע מבחן דומה ביחס להנעה בכוח מכני. מכל מקום, השאלה מהו הכוח העיקרי ומה הכוח הטפל בהנעתם של אופניים חשמליים תקינים שנויה במחלוקת בין המומחים מטעם הצדדים, ובפסקי הדין מושא ההליכים שלפנינו השאלה לא הוכרעה במפורש (אך ראו עמדת השופטת וולצקי בעניין פ.ב לפיה פעולת הדיווש היא הטפלה מבין השניים). בהינתן שכוח המנוע החשמלי באופניים חשמליים משתנה ותלוי במהירות הרכיבה כמוסבר לעיל – איני סבור כי מבחן העיקר והטפל יכול להכריע בסוגיה שלפנינו.

33. בעניין טובח, נקבע כי החוק מבחין בין רכב הנע בכוח פיזי (כגון אופניים או עגלה הרתומה לסוס) לבין רכב הנע בכוח מכני (כגון מכונית נוסעים, טרקטור או קטר) וכי "השאלה אינה אם בשעת התאונה הונע הרכב בכוח מכאני. השאלה הינה אם בשעת התאונה ניתן היה לעשות שימוש בכוח המכאני של הרכב" (שס, עמ' 828).

אין מכונית מאבדת את סיווגה ככלי רכב, על אף שהתדרדרה כאשר המנוע שלה אינו פועל. אולם אין להסיק מכך לגבי השאלה אם כוח מכני המופעל במשולב עם כוח פיזי, קל ככל שיהיה, הוא הכוח המכני שאליו התכוון המחוקק.

מבחינה לשונית ונורמטיבית, המחוקק הבחין בין קטנוע חשמלי אשר חייב ברישוי ובביטוח חובה, ואשר יכול לנסוע רק על כביש, לבין אופניים חשמליים שאינם מחוייבים ברישוי ובביטוח וניתן לנסוע בהם על שבילי אופניים. עניין זה מחזק את העמדה לפיה אין מדובר ב"רכב מנועי". מנגד, המחוקק השתמש בתקנות התעבורה בביטוי "נוהג" על אופניים חשמליים (תקנה 39טז), להבדיל מהביטוי "רוכב" המשמש לגבי נהיגה באופניים רגילים (למשל בתקנה 123).

34. תיק"ו. לטעמי, לשון החוק אינה נותנת תשובה חד-משמעית לשאלה שלפנינו, וטיעוני הצדדים "מושכים" לכיוונים מנוגדים. חורשים אנו בקרקע משפטית בתולה, שלהכרעה בה השלכות החורגות מנסיבות המקרים שלפנינו. את התשובה עלינו למצוא באמצעות פרשנות תכליתית של המונח, לאור עקרונות חוק הפיצויים ולאור שיקולים של מדיניות משפטית. לכך אפנה כעת.

הגדרת "רכב מנועי" – ההיסטוריה החקיקתית

35. כאמור, ההגדרה הקיימת למונח "רכב מנועי" נקבעה בשנת 1983 במסגרת תיקון מס' 4 לחוק. עובר לתיקון, הגדרת "רכב מנועי" היתה כלהלן: "רכב המונע בכוח מיכני, לרבות אופנוע עם רכב צידי, תלת אופנוע, אופניים ותלת-אופן עם מנוע עזר, ולרבות רכב הנגרר או נתמך על-ידי רכב מנועי" (ס"ח 234). בעקבות תיקון מס' 4 הושמט מההגדרה כלים מסוימים וביניהם אופניים ותלת אופן עם מנוע עזר. על כך נאמר בדברי ההסבר כי "ריבוי אופנוע עם רכב צידי, תלת אופנוע, אופניים ותלת אופן עם מנוע עזר, המופיע בהגדרת 'רכב מנועי', בא בעקבות הנוסח הקודם של הגדרת רכב מנועי בפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970. הוברר כי ריבוי זה אינו נחוץ נוכח ההגדרה הרחבה של 'רכב', ומוצע לבטלו" (דברי ההסבר לתיקון מס' 4, עמ' 82).

בית המשפט המחוזי בעניין אסולין ראה בכך טעם המוביל למסקנה כי האופניים החשמליים – "אופניים עם מנוע עזר" כהגדרתם בתקנות התעבורה – הינם רכב מנועי כהגדרתו בחוק.

אלא שיש להניח כי במונח "אופניים ותלת אופן עם מנוע עזר", התכוון המחוקק לכלי רכב בעל מנוע בנזין שנפחו כ-50 סמ"ק, שהיה נפוץ בארץ בשנות השישים של המאה העשרים, והיה ידוע במחוזותינו כ"טוסטוס" או כ"טילון" (כך נקרא הטוסטוס תוצרת הארץ). כלי רכב זה נתפס כסוג של אופנוע, והנוהג בו נדרש להחזיק ברישיון. חלק מהכלים ניתן היה להתניע באמצעות דוושות, והן היו לעזר במקרה שבו נגמר הדלק או לצורך התנעה (וראו גם פסקה 6 לחוות דעת המומחה מטעם קרנית). על רקע זה יש לקרוא את דברי ההסבר לפיהם אופניים עם מנוע עזר הושמטו מההגדרה בשל ריבוי שאינו נחוץ, ומובן כי הכלי המתואר ענה להגדרה הבסיסית של רכב מנועי. מכאן ש"אופניים עם מנוע עזר" עליהם חל החוק בעבר שונים במאפייניהם מ"אופניים עם מנוע עזר" כהגדרתם כיום בתקנות, והשמטתם מהגדרת רכב מנועי אינה משליכה על ענייננו.

על רקע זה יש לקרוא גם את דבריו של השופט ריבלין בספרו, בהתייחסו לרכב המונע בכוח מכני: "רכב מונע בכוח מכני אינו אלא רכב הנע בכוח מוטורי. גם רכב אשר מותקן בו מנוע, וזה לא הופעל בעת הנסיעה – למשל, כלי רכב שנדחף או הידרדר בירידה, או אופניים הנושאים מנוע עזר שהופעלו באמצעות דוושת רגל – הם 'רכב מנועי' כמשמעותו בחוק והשימוש שנעשה בו הוא בגדר 'שימוש ברכב מנועי', כהגדרתו בחוק הפיזיויים" (ריבלין, עמ' 91, הדגשה הוספה – י"ע). על פי הנטען, הדברים נאמרו כבר במהדורה הראשונה של הספר בשנת 1993, כך שבקביעתו שאופניים עם מנוע עזר הם בבחינת רכב מנועי, התייחס המחבר לכלי המתואר לעיל ולא לאופניים חשמליים של ימינו, שכלל לא היו קיימים.

לא למותר לציין כי עד לתיקון משנת 2014 לתקנות התעבורה נחשב הטוסטוס ל"אופניים עם מנוע עזר". אך כיום, המונח "אופניים עם מנוע עזר" מתייחד לאופניים החשמליים נושא דיוננו.

המסקנה מהאמור היא כי הגדרת "רכב מנועי" כפי שהייתה בעבר לא בהכרח מלמדת על הכללתם או אי הכללתם של אופניים חשמליים תקינים בהגדרה כיום.

36. בשנים האחרונות הונחו על שולחן הכנסת מספר הצעות חוק בעניין, אך עד למועד זה לא הושלם הליך חקיקה שנדרש במפורש לתחולתו של חוק הפיצויים על האופניים החשמליים.

בהצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 24), התשע"ב-2012 הוצע לתקן את הגדרת המונח "רכב מנועי" או "רכב" תוך יצירת תוספת לחוק שתכלול רשימת כלים "שנשקף מהם סיכון תחבורתי נמוך, ולכן החוק לא צריך לחול עליהם" (דברי ההסבר להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 24), התשע"ב-2012, ה"ח 960, 978). בין הכלים המוצעים בתוספת היו "אופניים עם מנוע עזר כהגדרתם בתקנות התעבורה". הצעת החוק הממשלתית עברה קריאה ראשונה בכנסת ביום 16.7.2012 והממשלה הודיעה על רצונה להחיל עליה דין רציפות. הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 25), התשע"ג-2013, ה"ח 1088, שהוגשה לאחר מכן, כללה הסדר זהה. חלק מהצדדים והערכאות קמא (פסק הדין בעניין אסולין ופסק הדין בעניין 3.9) התייחסו למשמעויות של הצעת החוק ולדיונים שנערכו בוועדות הכנסת. איני מוצא להרחיב בנושא ואיני סבור כי יש לתת לכך משקל של ממש. לכל היותר עולה מפרוטוקול הדיון בהצעת החוק בוועדת חוקה חוק ומשפט כי המצב המשפטי אינו ברור ומורכב. כך, בתגובה לשאלות המשתתפים בדיון השיבה נציגת מחלקת ייעוץ וחקיקה במשרד המשפטים כי תבחן מחדש האפשרות להכניס אופניים עם מנוע עזר לתוספת, ובסופו של יום הצעת החוק לא קודמה.

עוד יש לציין את הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון - חובת ביטוח אופניים עם מנוע עזר), התשע"ז-2017 שהונחה כהצעה פרטית על שולחן הכנסת. לפי הצעה זו יש להוסיף למצבי הריבוי שבהגדרת "רכב מנועי" או "רכב" בחוק הפיצויים אופניים עם מנוע עזר ("אופניים חשמליים"), ובאופן זה יובטח כיסוי ביטוחי למעורבים בתאונות אופניים חשמליים. ההצעה טרם עברה את שלב הקריאה הטרומית. יצוין כי הצעת חוק פרטית נוספת הוגשה מטעם אחד מיוזמי ההצעה משנת 2017, והונחה על שולחן יו"ר הכנסת ביום 2.12.2019 (זמן קצר לאחר שניתנו פסקי הדין מושא ההליכים שלפניי והגשת בקשת רשות הערעור מטעם המדינה). גם הצעה זו טרם עברה את שלב הקריאה הטרומית.

37. לבסוף, אזכיר כי סוגיית האסדרה, הרישוי והביטוח של אופניים וקורקינטים חשמליים הגיעה לפתחו של בית משפט זה בשבתו כבית משפט גבוה לצדק (בג"ץ 6917/17 אסל בר לביא נ' המפקח על הביטוח באגף שוק ההון הביטוח (10.6.2018)). כעולה מפסק הדין בעתירה, בית המשפט התבקש להורות למדינה, בין היתר, להקים מרשם של

אופנים וקורקינט חשמליים; להנפיק להם לוחיות רישוי ורישיון רכב; ולהסדיר את הרישוי וביטוח החובה לשימוש בהם. לאחר שנשמעו טענות הצדדים, העתירה נדחתה על הסף בעיקר מחמת אי מיצוי הליכים כנדרש ובהיעדר פנייה מוקדמת לרשויות. בשולי פסק הדין צוין כי המניע להגשת העתירה היו פסקי דין של בתי משפט השלום שעסקו בשאלת תחולתם של חוק הפיצויים ופקודת ביטוח רכב מנועי על אופניים וקורקינטים חשמליים, כך שהעתירה נדחתה גם מן הטעם שבית משפט הגבוה לצדק אינו יושב כערכאת ערעור על החלטותיהן של הערכאות המוסמכות.

פרשנות הפסיקה למונח "רכב מנועי" ותכליות החוק

38. בעניין טובח נאמר על ידי הנשיא ברק:

"את הדיבור 'רכב' בהגדרה הבסיסית יצטרך בית המשפט למלא תוכן על-מנת להגשים את תכליתו של חוק הפיצויים. אין תועלת רבה בהגדרות שניתן למצוא בדברי חקיקה אחרים (בישראל או מחוצה לה) לדיבור 'רכב'. אין גם תבונה בניסיון לתת מראש הגדרה מקיפה לדיבור 'רכב', העשוי להשתנות במשך השנים עם השינויים הטכנולוגיים" (שם, עמ' 828-829).

ואכן, במהלך השנים נדרשה הפסיקה להכריע אם כלים שונים נחשבים ל"רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים. כך למשל נקבע כי המלגזה שנדונה ברע"א 613/95 קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' נחום, פ"ד נא(4) 659 (1997) באה בגדר ההגדרה הבסיסית של רכב מנועי, אך מעלית לא הוכרה כרכב הנע בכוח מכני שיעודו לשמש לתחבורה יבשתית (עניין טובח), וכך גם קומביין (ע"א 2455/06 חדאנבה נ' בדארנה (19.3.2008)). בערכאות הנמוכות נדונו גם רכבות שעשוע ו"קארטינג", שלגביהם נקבע כי עיקר ייעודם לשעשוע והנאה ולא לתחבורה יבשתית (לסקירה כללית ראו ריבלין, בעמ' 112-132). עוד נציין את פסק דינו של בית המשפט המחוזי בתל-אביב בע"א 1640/08 בן ישי נ' אברהם (22.12.2009) (להלן: עניין בן ישי). שם נקבע, כי על אף שהקלנועית עונה להגדרה הבסיסית של רכב מנועי, יש לכלול אותה במצבי המיעוט שבהגדרה הבסיסית שכן במהותה היא כסא גלגלים, ואין לראותה ככלי רכב.

39. ביטוי לדינמיות המתחייבת בפרשנות המונח "רכב מנועי" ניתן לראות מהשוואת ענייננו לאשר נפסק בע"א 2606/06 שפורן נ' תורג'מן (11.5.2010) (להלן: עניין שפורן).

בעניין שפורן, נדון מקרה שאירע בשלהי שנת 1997. נער נפגע ממכונית פרטית במהלך נסיעה בקורקינט מכני בכביש, נגד כיוון התנועה. חברו של הנער נהג בקורקינט

ונפגע בצורה קלה, ואילו הנער שעמד מאחוריו נפגע פגיעת ראש קשה. המדובר היה בקורקינט המונע במנוע בנזין שנפחו 22 סמ"ק והותנע באמצעות משיכת חוט. מהירות השיט שלו הייתה 24 קמ"ש ומהירותו המקסימלית 32 קמ"ש. הקורקינט נרכש בארה"ב וניתן לנער במתנה על ידי הוריו. הקורקינט נעדר מושב כלשהו, לא הייתה בו תיבת הילוכים, מתקני איתות, פנסי תאורה, צופר או מראת צד, לא היה לקורקינט רישיון רכב, לא הוצאה לגביו תעודת ביטוח לכיסוי השימוש בו, ולא ניתן לנוהגים בו רישיון נהיגה. למעשה, יבוא הקורקינט לישראל באותה תקופה היה אסור וכך היה גם השימוש בו.

בבואה להכריע אם הקורקינט ("גלגינוע" בשמו העברי) הוא כלי רכב לצורך חוק הפיצויים, עמדה השופטת פרוקצ'יה על כך שמדובר בכלי הנע בכח מכני על פני הקרקע, והדיון התמקד ברכיב הרביעי בהגדרה "עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית". נוכח מאפייניו של הקורקינט כמפורט לעיל, קבעה השופטת פרוקצ'יה, בהסכמת השופט דנציגר, כי עיקר ייעודו של הקורקינט המכני אינו תחבורתי והוא נועד למשחק ושעשוע. הקורקינט המכני נקנה כצעצוע לילדים ובני נוער בחנות צעצועים; הוא מוגבל לנסיעה למרחק קצר ביותר בשכונת המגורים; לאור מגבלותיו האינהרנטיות בכמות הדלק ובמרחק הנסיעה הקצר הוא אינו מכוון לשמש לייעוד תחבורתי, ודומה יותר במהותו למכוניות המונעות בכח מכני הנוסעות כשעשוע בלונה פארק ואינן מהוות "רכב מנועי" (פסקה 19). חיזוק למסקנה כי הקורקינט אינו רכב מנועי נמצא בכך שהקורקינט לא הוכר בדיני התעבורה ככלי רכב שעליו חלה חובת רישיון נהיגה, רישוי רכב וביטוח על פי פקודת הביטוח. צוין כי ייתכן שבמישור הפורמלי, הקורקינט המכני נכנס למסגרת ההגדרה הכללית של "רכב" או "רכב מנועי" על פי פקודת התעבורה לעניין החובה להצטייד ברישיונות רכב, רישיונות נהיגה וביטוח, אך התייחסותה של פקודת התעבורה להגדרת "רכב" או "רכב מנועי" אינה מכרעת לצורך סיווג הכללי לצורכי חוק הפיצויים (פסקה 22).

השופט (כתוארו אז) דובינשטיין הסתייג מהקביעה כי הקורקינט המכני הוא בבחינת צעצוע, אך הצטרף לתוצאה אליה הגיעה השופטת פרוקצ'יה באשר לשיטתו לא הורם נטל הראייה להוכיח כי המדובר ב"רכב מנועי". עוד ציין כי לשיטתו ראוי שלא להבחין בין סיווג כלי לעניין פקודת התעבורה לבין סיווגו לעניין חוק הפיצויים, ורצוי להימנע מכך ככל שניתן.

מעניין לציין כי פסק הדין בעניין שפורן הבחין בין הקורקינט המכני עליו נסב הדיון, לבין קורקינט חשמלי שמהירות שיוטו נמוכה יותר (12 קמ"ש לעומת 24 קמ"ש)

והוא הוחרג מהוראות פקודת התעבורה לאחר המקרה בצו התעבורה (פטור קורקינט חשמלי מהוראות הפקודה), התשס"ד-2004.

40. קביעתה של השופטת פרוקצ'יה באשר לייעוד הלא תחבורתי של הקורקינט המכני, לא עומדת במבחן הזמן.

כיום, השימוש בקורקינטים ובאופניים חשמליים נפוץ מאוד, ואלה משמשים לצורך הגעה לבתי ספר וגנים, מקומות עבודה, מקומות בילוי ועוד. מהירותם של האופניים החשמליים דומה למהירותו של הקורקינט המכני שנדון בעניין שפורן, ושלא כמו הקורקינט המכני, מותקנים בהם צופר או פעמון, פנסים ומחזירי אור. הם מוגדרים כדיני התעבורה והרכיבה עליהם מוסדרת בתקנות. האופניים החשמליים נועדו לרכיבה על פני הקרקע, בכבישים או בשבילי אופניים (ראו תקנה 128 הנזכרת לעיל), ולא יכול להיות ספק שעיקר ייעודם הוא לתחבורה יבשתית.

41. עמדנו על כך שהכרה באופניים חשמליים כ"רכב מנועי" מתיישבת עם האינטואיציה הראשונית. כך בפרט עבור האדם מהישוב, הנתקל חדשות לבקרים באופניים חשמליים וברוכביהם, הנוסעים במהירות כזו או אחרת, בכבישים ובמדרכות, במעברי החצייה ובשולי הדרך. עבור משתמשי הדרך, ההיתקלות עם רוכבי האופניים החשמליים, בכביש, בשביל אופניים או במדרכה, עלולה להיות משמעותית וקשה, ואף קטלנית. ניתן להבין אפוא את כאבם של מי שניזוקו כתוצאה ממפגש עם אופניים חשמליים, ומבחינתם אין הדבר שונה מתאונת דרכים בה מעורב כלי מנועי אחר. לא למותר להזכיר פסיקה שבעקבות תיקון מס' 8 לחוק, ביקשה לצמצם את צורות השימוש ברכב מנועי, לאלו הנופלות בדרך הטבעית בגדרו של המונח (רע"א 9084/05 אג"ד בע"מ נ' ינטל (29.10.2007); ע"א 7984/99 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' זאהי, פ"ד נז(5) 733, 745 (2003); רע"א 8744/18 מדינת ישראל נ' פלוני, בפסקה 24 (12.5.2019); רע"א 9136/17 פלוני נ' פלוני, בפסקה 18 (4.3.2018)).

42. אך לא די באינטואיציה הראשונית. הבחינה אם האופניים החשמליים הם רכב מנועי צריכה להיעשות לפי תכליות חוק הפיצויים והמדיניות החברתית והמשפטית שביקש להגשים.

חוק הפיצויים הוא חוק סוציאלי. ביסודו עומדת תפיסה חברתית המכתיבה את הצורך להעניק פיצוי למי שנגרם לו נזק גוף כתוצאה מתאונת דרכים (ראו, למשל, רע"א 2853/96 קרנית – קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' פרוח, פ"ד נג(1) 680, 685 (1999)

(להלן: עניין פרח); דנ"א 4655/09 סקאלר נ' יובינר, פ"ד סה(1) 735, 748 (2011) (להלן: עניין סקאלר)). בעניין ז'ק נקבע כי "הסיכון שהחוק בא למנוע הוא הסיכון הטבעי, שכלי, המונע בכוח מכאני על-פי מהותו וטבעו, יוצר...". על כן, לצורך הכרעה אם אופניים חשמליים עונים להגדרה של רכב מנועי בחוק הפיזיים, יש לתת את הדעת לסיכון התחבורתי הנשקף מהם.

43. לטענת המדינה, נוכח המאפיינים הטכניים של האופניים החשמליים התקניים, הסיכון התחבורתי שהם מגלים אינו שונה מזה של אופניים רגילים. לשיטתה, ככל שעולה פוטנציאל המהירות של כלי הרכב, עולה הסיכון התחבורתי הנשקף ממנו. המהירות של אופניים חשמליים תקניים נעה בין 0 ל-45 קמ"ש, בדומה לאופניים רגילים (בהתחשב בכך שהמנוע החשמלי מפסיק לפעול בהגיעו למהירות של 25 קמ"ש), ומכאן לשיטתה, פוטנציאל הסיכון שלהם נמוך מכלי תחבורה אחרים כגון אופנוע, באופן שלא מצדיק להתייחס אליהם כאל רכב מנועי.

אין בידי לקבל את הטענה. עמדנו לעיל על המאפיינים הטכניים של אופניים חשמליים, לפיהם המנוע החשמלי מסייע לרוכב האופניים במאמץ הפיזי הכרוך בדיווש. גם אם פוטנציאל המהירות של אופניים רגילים דומה לזה של האופניים החשמליים, הנחה סבירה היא כי רוכבי אופניים חשמליים רוכבים בממוצע במהירות גבוהה יותר, ולו בגלל שהמאמץ הפיזי הכרוך ברכיבה נמוך יותר, הודות לכוח המנוע החשמלי. פוטנציאל הנזק שיגרם ממפגש בין אופניים חשמליים להולך רגל, גדול יותר, ולא ניתן לומר אפוא, כי הסיכון התחבורתי של שני הכלים זהה.

מן העבר השני, בהיבטים מסוימים מחוקק המשנה מצא להחיל דין זהה על אופניים חשמליים ואופנים רגילים, וקבע כי מקומם של שני סוגי האופניים על הכבישים ולא על המדרכות, אלא אם קיים שביל אופניים על המדרכה.

44. לדידי, ניתן לומר כי לכל הפחות מבחינת הסיכון התחבורתי, האופניים החשמליים מהווים מעין יצור כלאיים, "אנדרוגינוס", שהסיכון הטמון בהם שונה מאופניים רגילים אך גם לא עולה כדי זה הנזקף מכלי רכב כדוגמת אופנועים (השוו לפסק דינו של השופט רובינשטיין בעניין שפון). גם אם הסיכון התחבורתי גדל אך בשל מהירות הרכיבה, הרי שהמהירות אינה קריטריון לצורך בחינת ההגדרה הבסיסית של "רכב מנועי", הגדרה שהרכיב הרביעי בה הוא "עיקר ייעודו לשמש תחבורה יבשתית" (ע"א 81/82 לה נסיונל חברה ישראל לבטוח בע"מ נ' קרנית, פ"ד לז(1) 806, 810 (1983), שם

נדון עניינו של עגורן). עניין זה מקשה על ההכרעה בשאלת סיווגו של הכלי שלפנינו. נמשיך אפוא ונבחן שיקולים נוספים.

חוק הפיצויים, פקודת התעבורה וחובת ביטוח – שיקולי הרמוניה חקיקתית

45. הזכרנו לעיל את הגדרות "רכב" ו"רכב מנועי" בפקודת התעבורה, לפיהן רכב הוא "רכב הנע בכוח מיכני או הנגרר על ידי רכב או על ידי בהמה [...] , ולמעט רכב וכן מכונה או מיתקן הנעים או הנגררים כאמור, לרבות אופניים ותלת-אופן, ולמעט רכב ששר התחבורה פטר אותו בצו מהוראות פקודה זו כולן או מקצתן". בענייננו, מחוקק המשנה בחר לפטור את האופניים החשמליים מחובת רישום, רישוי ורישיון נהיגה לפי הוראות פקודת התעבורה. במקביל, תקנות התעבורה מגדירות אופניים חשמליים כאופניים עם מנוע עזר ומסדירות את הרכיבה עליהם. השופט אנגלרד התייחס לקושי העולה בסיטואציות מעין אלה בהתייחסו לקורקינט חשמלי ולרכינוע (Segway) הפטורים מפקודת התעבורה או מחובת רישוי ורישיון. לשיטתו, המצב המשפטי לגביהם אינו נקי מספקות (אנגלרד, עמ' 52), והיעדר חובת הביטוח "יוצר בעיה רצינית" (שם), טקסט ליד ה"ש 75. במועד מאוחר, הביע המחבר תמיכה בגישה שלא מסווגת אופניים חשמליים כרכב מנועי, וזאת עד להתערבות המחוקק. וראו יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונת דרכים (עדכון משולב למהדורה הרביעית, 2020)).

46. בפסק הדין בעניין שפורן הביעה השופטת פרוקצ'יה עמדה לפיה התייחסותה של פקודת התעבורה להגדרת רכב או רכב מנועי אינה מכרעת לצורך סיווג הכלי לצורך חוק הפיצויים, בשל התכליות השונות שעומדות בבסיס דברי החקיקה (פסקה 22 לפסק דינה). מנגד סבר השופט רובינשטיין, כי ראוי שלא להבחין בין סיווג כלי רכב לעניין פקודת התעבורה לבין סיווגו לצורך חוק הפיצויים (פסקה ז' לפסק דינו. ליחס בין תקנות התעבורה לחוק הפיצויים ביחס לכשירות הנורמטיבית של מכונה ניידת ראו רע"א 3534/97 אטליס נ' ישראל, פ"ד נג(4) 780 (1999)).

47. העובדה כי לא חלות על האופניים החשמליים חובת רישיון נהיגה, רישוי וביטוח על פי פקודת הביטוח, תומכת לטעמי במסקנה שאין לראותם כרכב מנועי.

חוק הפיצויים ופקודת הביטוח מהווים את התשתית למשטר הביטוחי בכל הנוגע לתאונות דרכים. הם יוצרים משטר של אחריות מוחלטת, ולפיו כל אדם הנפגע בתאונת דרכים זכאי לפיצוי מחברת ביטוח מבלי להידרש לעקרון האשם ולשאלת האחריות שבדיני הנזיקין (עניין טקאלר, עמ' 749; בג"ץ 6215/12 באסטאקאר נ' שר האוצר, בפסקה

7 (16.6.2015)). האחריות המוחלטת מגובה בביטוח הכולל שלושה רבדים: ביטוח אישי, ביטוח אחריות (צד ג') וביטוח סטטוטורי באמצעות קרנית, הקרן שהוקמה מכוח סעיף 10 לחוק. הביטוח האישי וביטוח האחריות נעשים באמצעות חברות הביטוח המסחריות, ואילו תפקידה של קרנית הוא לפצות נפגע הזכאי לפיצויים לפי החוק, ואין בידו לתבוע פיצויים מאת מבטח מחמת הסיבות המפורטות בסעיף 12 לחוק (ריבלין, בעמ' 17).

48. השילוב בין משטר האחריות המוחלטת לבין ההסדר הביטוחי, מהווה את הבסיס להסדר המשפטי המשתקף מחוק הפיצויים (שס). אלא שבענייננו, על פי המצב הנוהג כיום, אין כל אפשרות לבטח אופניים חשמליים בביטוח חובה. עניין זה מערער את הבסיס להטלת אחריות לפי חוק הפיצויים, באשר היכולת לפצות נפגעים תחת משטר של אחריות ללא אשם, קשורה בטבורה לחובת עריכת הביטוח. עמד על כך המשנה לנשיאה ריבלין בדיון הנוסף בעניין סקאלר, בהתייחסו להחלת חוק הפיצויים על תאונת דרכים שהתרחשה מחוץ לישראל:

"ביסוד חקיקתו של חוק הפיצויים עמד הצורך ב'מתן פיצוי מלא לכל אלה שנגרם להם נזק כתוצאה מתאונת דרכים עקב שימוש ברכב מנועי' [...] לכאורה, אילו היינו מתבוננים על השאלה אשר הועמדה לדיון נוסף בפריזמה זו בלבד, אזי התוצאה המתבקשת הייתה כי יש להחיל את החוק גם על ישראלים נפגעי תאונות דרכים אשר התרחשו מחוץ לגבולות מדינת ישראל. אלא שהרצון לפצות נפגעים אינו מתקיים בחלל ריק. האפשרות להבטיח פיצוי המבוסס על עיקרון האחריות המוחלטת, כרוכה בעלויות המכוסות, בין השאר, בדרך של חיוב כל משתמש ברכב מנועי לרכוש ביטוח מתאים כאמור בסעיף 2(א) לפקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970 (להלן: פקודת הביטוח). חובה זו באה להבטיח גם את פיזור הנזק, 'האחריות המוחלטת, אין להבינה אלא על רקע ביטוח החובה...ועיקר תפקידה של האחריות היא להפעיל את מנגנון הביטוח העומד מאחוריה...העדר חובת ביטוח לפי הפקודה היה משמיט את הבסיס להטלת אחריות מוחלטת לפי חוק הפיצויים' (אליעזר ריבלין תאונת הדרכים – סדרי דין וחשוב הפיצויים 319 (מהדורה שלישית, 1999); ע"א 133/79 בוכמן נ' אלנסאדה, פ"ד לה(2) 64, 67 (1980)). 'עלות מימושם של הסיכונים הכרוכים בשימוש ברכב מנועי מוטלת על כתפיהם של אלה שיוצרים את הסיכון ומפיקים תועלת מן הפעילות שהסיכון נוצר במהלכה' (רונן פרי "מהפך או מפתח? סיפורו של חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים" עיוני משפט כח(1) 147, 153 (2004); עניין אוחנונה).

היכולת לפצות נפגע תאונת דרכים תחת משטר של אחריות ללא אשם קשורה אפוא בטבורה לחובת עריכת הביטוח. המחוקק יצר את הקשר שבין חוק הפיצויים לפקודת הביטוח,

עם חקיקתו של חוק הפיצויים, על ידי תיקון סעיף 3 בפקודת הביטוח. סעיף 2(ב) לפקודת הביטוח מורה כי אי-עריכת ביטוח מהווה עבירה פלילית. בחוק הפיצויים עצמו מוגדרים המצבים שבהם נשללה תחולתו של החוק, וביניהם המצב בו נהג הרכב, או מתיר השימוש, נהג ברכב ללא ביטוח (סעיף 7(5) לחוק הפיצויים). מנגנון נוסף המיישם את הסימביוזה שבין שני העקרונות האלה הוא הקרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים – 'קרנית', אשר תפקידה הוא לפצות את הנפגע במקרים שבהם לא ניתן להיפרע מהמזיק או מבטחו (סעיף 12(א) לחוק הפיצויים). דרך מימונה של קרנית גם היא באה מתוך תגמולי הביטוח המשולמים על ידי המשתמשים ברכב (סעיף 12(א) לחוק הפיצויים)... " (הדגשות הוספו – י"ע).

מטעמים אלה הגיע המשנה לנשיאה ריבלין למסקנה, כי האפשרות להטיל אחריות חמורה על מזיק בלא כיסוי ביטוחי לחבותו, אינה קיימת במסגרת חוק הפיצויים (שם, פסקאות 6-7. יצוין כי במסגרת הדיון הנוסף נקבע ברוב דעות כי ממילא יש להחיל על המקרה את המשפט הניו-זלנדי, הוא המקום בו ארעה תאונת הדרכים הנדונה, ולא את הדין הישראלי). דברים נכוחים אלה רלוונטיים לענייננו, ומהווים שיקול שלא להכיר בתחולת החוק מקום שבו לא ניתן לרכוש ביטוח חובה עבור האופניים החשמליים.

השלכות אפשריות של הגדרת אופניים חשמליים כרכב מנועי

49. בהינתן שהאופניים החשמליים אינם רשומים במרשם רשמי ואינם נושאים לוחית רישוי, החלת חובת ביטוח בעקבות סיווגם כ"רכב מנועי" כהגדרתו בחוק, נתקלת בקשיים מעשיים. כפי שנטען, בהיות האופניים החשמליים כלי אנונימי, חברות הביטוח המסחריות תימנענה מעריכת ביטוח לכלי שכזה, מה גם שהפרמיה בגין הפוליסה צפויה להיות גבוהה למדי (לשם השוואה, פרמיית ביטוח חובה עבור "כל נהג" לאופנוע הקטן ביותר מגיע לסכום של כ-4,000 ₪ ולאופנועים כבדים יותר הסכומים גבוהים בהרבה. כך, פרמיה זהה עבור אופנוע מעל 500 סמ"ק מגיעה ליותר מ-8000 ₪).

הטלת חובת ביטוח על האופניים החשמליים עלולה להוביל לכשל שוק שיבוא לידי ביטוי בשני אלה: המשתמשים יידרשו לרכוש ביטוח חובה, והפרמיה בגינו צפויה להיות גבוהה מאוד ביחס לעלות האופניים, מה שייצר תמריץ שלילי לשימוש בהם (במאמר מוסגר, במהלך הדיון בפנינו נטען כי כיום אין בנמצא הנתונים הדרושים לצורך קביעת פרמיית ביטוח לאופניים חשמליים, ואיסוף הנתונים וקביעת הפרמיה צפוי לארוך מספר שנים). נוכח עלויות הביטוח הגבוהות צפויה להתרחש תופעה של תת-ביטוח,

בדומה לקיים היום בשוק האופנועים. לפי הנטען, כ-40% מכלל האופנועים בישראל לא מבוטחים, וההערכה היא כי בשוק האופניים החשמליים התופעה של תת-ביטוח תהא חמורה אף יותר. לכך יש להוסיף שיקולי מאקרו נוספים, הנוגעים לניסיון הביטוחי שנצבר לגבי הפסדי ענף הביטוח בכל הקשור לביטוח אופנועים.

אם יוכרו אופניים חשמליים כרכב מנועי ותתרחש תופעה של תת-ביטוח, הדבר עלול להוביל להטלת הוצאות נוספות על קרנית, שתידרש לפצות הולכי רגל ובמקרים מסוימים גם נוסעי אופניים חשמליים (בהתאם להוראות סעיף 7 ו-7א לחוק הפיצויים). תפקידה של קרנית הוא שיורי ומשני לתפקידה של חברת הביטוח המסחרית, ובבסיס הקמתה עומדת תכלית סוציאלית – לספק רשת בטחון לנפגע התמים שאין לו ממי להיפרע (ראו החלטתי מהעת האחרונה ברע"א AIG 772/20 ישראל חברה לביטוח בע"מ נ' קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים (1.6.2020) (להלן: עניין AIG)). קרנית היא תאגיד סטטוטורי הממומן על-ידי ציבור בעלי הרכב כולו בדרך של הפרשת 1% מדמי הביטוח נטו שנגבים על ידי חברות הביטוח (ראו צו פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (מימון הקרן) (תיקון), התשס"ג-2003). לפיכך, השתת עלויות על קרנית משמע השתת עלויות על הקופה הציבורית ועל ציבור המבוטחים בכללותו.

50. זאת ועוד. לקביעה כי אופניים חשמליים הם רכב מנועי ולהחלת חובת ביטוח כפועל יוצא, השלכות של ממש גם על שוק התחבורה בישראל ועל חיי היום יום של רבים. האופניים החשמליים מהווים כיום כלי תחבורה פופולארי, זול, "ירוק", ונגיש לחלקים נרחבים בציבור. בין יתרונותיו נמנים הפחתת עומס התנועה בכבישים במרכזי הערים, מתן מענה לקשיי חנייה, והיותו כלי תחבורתי "ידידותי לסביבה" התורם להפחתת זיהום האוויר ולחסכון בדלק. מדיניותה המוצהרת של המדינה היא לעודד את השימוש באופניים החשמליים, ודומה כי זו גם המדיניות במדינות הים.

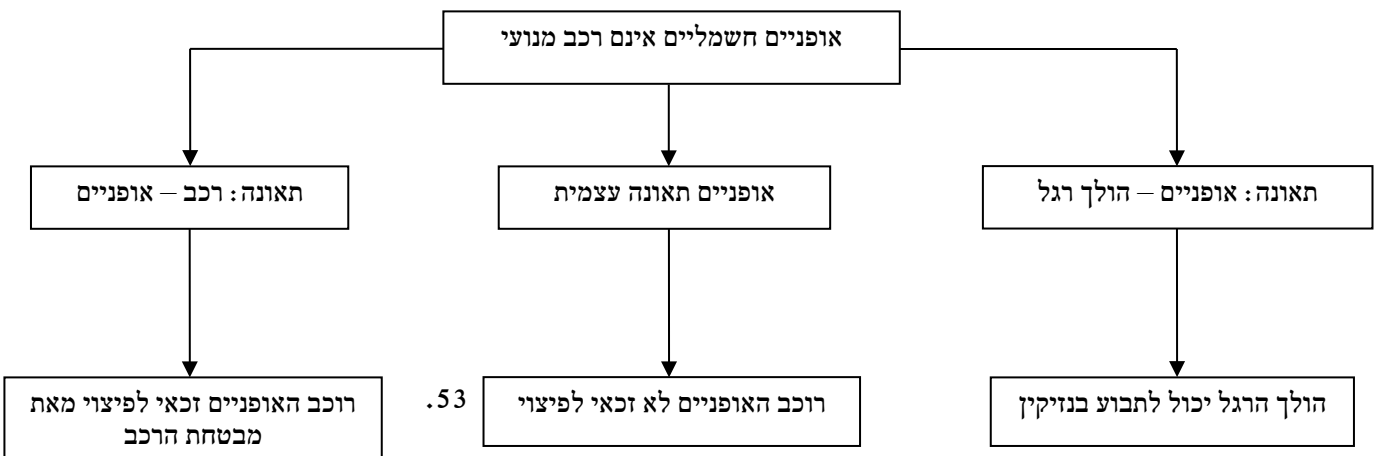
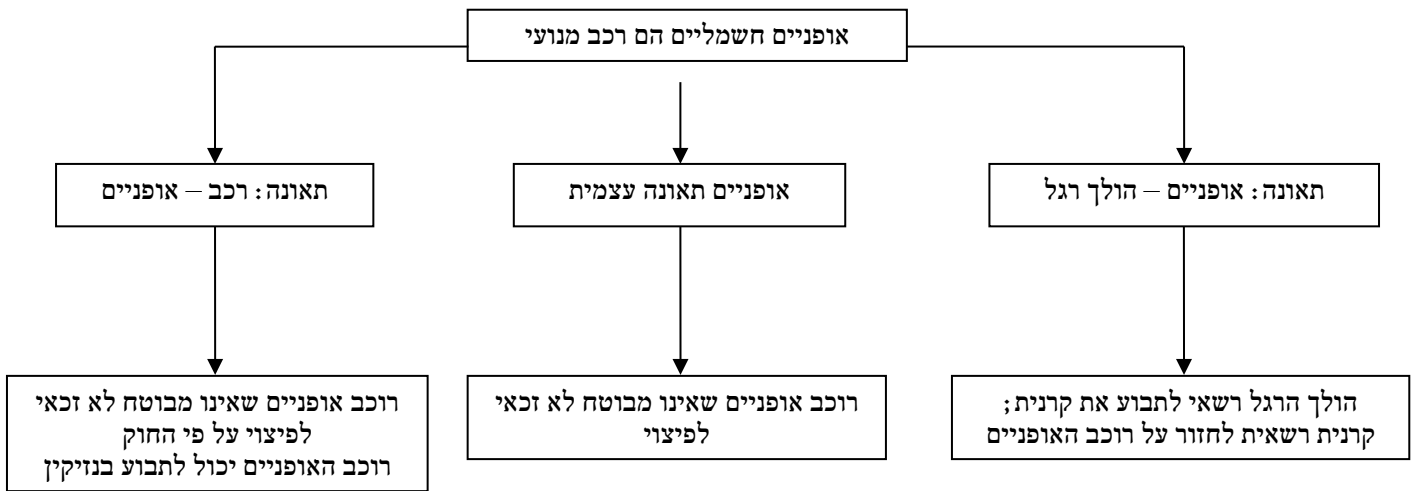
51. מכאן הטענה כי סיווג אופניים חשמליים כ"רכב מנועי" לצורך החוק, ובעקבות זאת הטלת חובת ביטוח, עלול לגרום לציבור בכללותו יותר נזק מתועלת.

מנגד, נשמעות גם טענות שונות, לפיהן שיעור נמוך של מבוטחים לא מצדיק יותר על חובת ביטוח בכלים הנחשבים לרכב מנועי (כמו למשל בשוק האופנועים); מי שימצא כי רכישת ביטוח חובה עבור אופניים חשמליים לא כדאית מבחינה כלכלית, עשוי לפנות ולהשתמש בתחבורה ציבורית או באופניים רגילים, פתרון שעדיף על פני השימוש באופניים חשמליים; ואם המדינה חפצה בעידוד השימוש באופניים חשמליים ניתן להקצות לכך משאבים, למשל בדרך של סבסוד הביטוח למשתמשים אלה (ראו עמדת

השופטת וולצקי בעניין פ.ב פסקאות 68-72). לגישה זו, השינוי דורש הסתגלות ואכיפה, ובראייה ארוכת טווח יתרגל הציבור להסדר הנורמטיבי החדש.

מיפוי ציבור הנפגעים בכללותו

52. כפי שצוין בפתח דברינו, בין אם נגיע למסקנה שאופניים חשמליים עונים להגדרת רכב מנועי ובין אם לא, בכל מקרה לא תחול על סוג מסוים של ניזוקים הגנתו של חוק הפיצויים. נציג את התרחישים השונים והשפעתם על הגורמים המעורבים בתרשים הבא:



התרשים מציג את מפת האינטרסים המתגושים בסוגיה שלפנינו, בהתאם לתוצאות שנגזרות מאופן סיווג האופניים החשמליים. כפי שעולה מהתרשים, קביעה כי אופניים חשמליים הינם "רכב מנועי" תיטיב עם ציבור הולכי הרגל, שכן במקרה של תאונה בה מעורבים אופניים חשמליים, אלה יהיו זכאים לכאורה לקבל פיצוי מקרנית, בהיעדר ביטוח, וקרנית תהא רשאית לחזור על משתמשי האופניים החשמליים.

כשלעצמי, איני משוכנע כלל כי פתרון זה אכן גורר חבות של קרנית כלפי הולכי הרגל. זכאותו של הולך הרגל כלפי קרנית קמה מכוח סעיף 12 לחוק הפיצויים מקום בו לנוהג אין ביטוח "לפי פקודת הביטוח", ובמקרה כאמור, קרנית רשאית לחזור על הנהג חסר הביטוח מכוח סעיף 9 לחוק. זכות החזרה מבוססת על אשמו של הנוהג חסר הביטוח, אך מקום בו לרוכב אופניים חשמליים לא הייתה אפשרות לרכוש ביטוח, מאחר שהרגולטור לא הסדיר עדיין אפשרות זו, אין מצדו אשם ואין הצדקה לכך שקרנית תחזור עליו. זכות החזרה של קרנית לפי סעיף 9 לחוק היא חלק ממנגנון "ההפעלה" של קרנית על פי החוק, ובהיעדר זכות חזרה, ספק אם יש מקום להפעלה של חלק מהמנגנון בדמות הטלת חובת הפיצוי של הולך הרגל על קרנית. מובן כי אם בעתיד תחול חובת ביטוח על אופניים חשמליים, הרי שבמצב דברים זה, הולך הרגל יהיה זכאי לתבוע את קרנית, במקרה של היעדר ביטוח לאופניים החשמליים.

54. בתרחיש השני לפיו האופניים החשמליים אינם "רכב מנועי", במקרה של תאונה המערבת אופניים חשמליים ורכב מנועי, דינו של רוכב אופניים חשמליים כדין הולך רגל לעניין החוק, והוא יהיה זכאי לפיצויים ממבטחת הרכב הפוגע (או מקרנית, במצבים שבהם חלים סעיפים 7 ו-7א לחוק). מצב דברים זה עדיף מבחינת ציבור משתמשי האופניים החשמליים, אך יוביל לכך שהולך רגל שיפגע מאופניים חשמליים לא יהיה זכאי לפיצויים לפי החוק. הולך הרגל יוכל להגיש תביעה נזיקית ולהוכיח את התרשלות הפוגע בו, בהנחה כי זהות הפוגע אכן ידועה וכי ניתן להיפרע ממנו.

55. מבחינה זו, ההכרעה בשאלת סיווגם של האופניים החשמליים כרכב מנועי היא הכרעה קשה, באשר התוצאה מבכרת לכאורה אינטרס של סוג ניזוקים אחד על משנהו. בנקודה זו יש להידרש לנתונים הקיימים בנוגע לנפגעים מתאונות דרכים שבהן מעורבים אופניים חשמליים.

מנתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לשנים 2016-2017 עולה כי כ-10% מכלל הנפגעים בתאונות בהן מעורבים אופניים חשמליים הם הולכי רגל, וכי רוב נפגעים אלה נפצעו באורח קל. נתונים ארעיים של הלמ"ס המתייחסים לשנת 2019 מצביעים על נתון דומה.

רוב הנפגעים בתאונות דרכים בהן מעורבים אופניים חשמליים הם רוכבי האופניים עצמם. כך עולה גם מדו"ח של מרכז המחקר והמידע של הכנסת "אופניים, אופניים חשמליים וקורקינטים חשמליים: נתונים על תאונות, נפגעים, הסדרה ופיקוח" (5.11.2018) המתייחס לנתונים מהשנים 2014-2018. הדו"ח מדווח על עלייה במספר

הנפגעים בתאונות בהן מעורבים אופניים חשמליים וקורקינטים חשמליים (באופניים חשמליים – עלייה של כ-47% במוצע לשנה בין השנים 2014-2017; בקורקינטים חשמליים – עלייה של 5%), וכן על עלייה במספר הנפגעים קשה בתאונות אלה (באופניים חשמליים – משנת 2014 ועד סוף ספטמבר 2018, עלייה של כ-55% במוצע בשנה; בקורקינטים חשמליים – עלייה של 3%). 80% מהנפגעים בתאונות אופניים חשמליים הם הרוכבים עצמם; 9% מהנפגעים הם הולכי רגל; 4% נוסעים באופניים שאינם הרוכבים; ו-7% מהנפגעים הם נוסעי כלי רכב אחרים. בקרב הנפגעים כתוצאה מתאונות עם קורקינטים חשמליים, 83% מכלל הנפגעים הם הרוכבים עצמם. עם זאת, הנתונים מצביעים על עלייה בין השנים 2014-2017 במספר הולכי הרגל שנפגעו בתאונות אופניים חשמליים של כ-55% לשנה. יש לציין כי בכלל הנתונים אין התייחסות או הבחנה בין אופניים חשמליים תקינים וכאלו שאינם תקינים.

56. לאור הנתונים לפיהם הולכי הרגל מהווים כ-10% אחוז מכלל הנפגעים, וכי ברוב המקרים הפגיעה היא קלה יחסית, הרי שמדיניות משפטית רצויה היא שלא לראות את האופניים החשמליים כ"רכב מנועי". בכך יש כדי להיטיב עם רוכבי האופניים החשמליים, שנפגעים באורח קשה ולעיתים קשה מאוד, בתאונות המערבות אופניים חשמליים, והם גם רוב הנפגעים. בתאונות אלה מעורב על פי רוב רכב מנועי אחר, ובמצב דברים זה מבטחת הרכב תהיה חייבת בפיצוי על נזקיהם, כפי שהיא חייבת בפיצוי של הולכי רגל ורוכבי אופניים רגילים. לעומת זאת, אם אופניים חשמליים יוכרו כרכב מנועי, חברות הביטוח לא תצטרכנה לפצות את רוכבי האופניים החשמליים, ונפגעים אלה יישארו מחוץ להגנת החוק, גם כשנפגעו מרכב מנועי המבוטח כחוק בביטוח חובה. כידוע, לחוק הפיצויים מטרה סוציאלית לצד מטרה עונשית-הרתעתית:

"אחת התכליות העיקריות שעמדה בבסיס חקיקתו של החוק הייתה תכלית סוציאלית שעניינה הענקת פיצוי לכל נפגע בתאונת דרכים (ראו י' אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, בעמ' 7). מימושה היה קשור, בין היתר, בקביעה כי אחריותו של הנהג הינה 'מוחלטת ומלאה' ללא קשר להתקיימותו של אשם (סעיף 2(ג) לחוק) וביסוד מנגנון כולל של גיבוי ביטוחי. על-כן מדובר בתפיסה חברתית המכתיבה צורך שלא להותיר נפגעי תאונות דרכים נעדרים פיצוי (רע"א 2853/96 קרנית – קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' פרח (להלן – פרשת פרח), בעמ' 685). תפיסה זו מצאה ביטוי גם בגישה פרשנית ליברלית ומקלה המעדיפה להעניק פיצוי לניזוק – תוך פיזור הנזק על הציבור – על פני פתרון השולל מן הנפגע את הפיצוי (ראו: ע"א 326/80 טואעד נ' טאהא, בעמ' 204; ע"א 353/83 שולמן נ' ציון חברה לביטוח בע"מ, בעמ' 857-858).

בה בעת החוק מכיל בבסיסו גם תכלית הרתעתית שעיקרה הרתעת פרטים מהתנהגות שיש בה כדי לסכן בצורה ניכרת את ציבור המשתמשים בכבישים ובכלי רכב על דרך של שלילת זכאותם לפיצוי על-פי החוק. תכלית זו מוצאת ביטוייה – בין היתר – במסגרת סעיף 7 לחוק (ראו: אנגלרד בספרו הנ"ל, בעמ' 117; ע"א 4231/97 צור שמיר, חברה לביטוח בע"מ נ' נאה (להלן – פרשת צור שמיר), בעמ' 201. ודוק, אין מדובר בכל התנהגות שניתן לראות אותה כבלתי ראויה או פסולה. הכוונה היא למקרים ש'אשמתו' של הנפגע בהם היא כה רבה, עד '...שראויו הוא כי יופקעו זכויותיו לפיצויים על-פי חוק הפיצויים [...] שהתנהגות הנפגע בהם עולה כדי פגיעה בתקנת הציבור בהקשרו של חוק הפיצויים (הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 6), תשמ"ח-1988, בעמ' 201) ועל-כן המצדיקה סטייה מעקרון היסוד שלפיו אין צורך בהוכחת אשם לשם קביעת החבות או שלילתה (ע"א 5773/95 נבולטי נ' אבומנה). מדובר אפוא במגמה עונשית מובהקת שלפיה 'לא יצא חוטא נשכר' (רע"א 9030/99 גרינברג נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נו(6) 926, 934-933 (2002)).

במקרה דנן, בהיעדר אפשרות לרכוש כיום ביטוח חובה לאופניים חשמליים, אין אשם על רוכבי האופניים, כך שהתכלית ההרתעתית נסוגה לחלוטין מפני התכלית הסוציאלית שבבסיס חוק הפיצויים, וזו מטה את הכף למתן פיצוי לרוכבי האופניים החשמליים (עוד לתכלית הסוציאלית, ראו, לדוגמה, רע"א 418/03 אסם תעשית מזון בע"מ נ' סמג'ה, פ"ד נט(3) 541 (2004)).

57. העובדה כי מקומם החוקי של האופניים החשמליים הוא בשבילי אופניים, ובהעדר שבילי אופניים, בכבישים, משליכה על פוטנציאל הנפגעים האפשריים בתאונות (עניין פלוניית, בפסקה 79 לפסק דינו של סגן הנשיא שנלד). היא מעלה את הסיכון למפגש בין אופניים חשמליים לכלי רכב, מפגש שתוצאותיו עלולות להיות קשות מאוד עבור רוכב האופניים. אכן, אין לכחד כי בחיי המעשה, הימצאות אופניים חשמליים על המדרכות אינה מחזה נדיר, בין אם מאחר ששבילי האופניים סלולים בחלקם על המדרכות ובין אם מסיבות אחרות. אך בהיבט זה, מעמדם של רוכבי האופניים החשמליים זהה למעמדם של רוכבי האופניים הרגילים, שאף הם חייבים לנסוע בכביש או בשבילי אופניים. כך, גם מפגש בין הולכי רגל לבין אופניים רגילים עשוי להתרחש, ואף להסב נזקים משמעותיים (ראו למשל במקרה שנדון בת"א (מחוזי ת"א) 44057/97 מסינג נ' אלון (23.11.2000), ההחלטה נסבה על שאלת אחריות הוריו של נהג האופניים, קטין, לנזקי הולכת הרגל התובעת).

לא נעלמה מעיני זעקתם של הולכי הרגל כדוגמת המערערת והשאלה "מי יגן על הולכי הרגל". אך כפי שהראינו לעיל, לסיווג אופניים חשמליים ככלי רכב השלכות דרמטיות על שוק הביטוח והתחבורה בישראל, ועל מעגל הנפגעים שיהיה זכאי בסופו של יום להיכנס לגדרי החוק. עניין זה ראוי כי ייעשה בחקיקה.

58. במהלך השנים, מחוקק המשנה הסדיר את השימוש באופניים החשמליים וקבע בתקנות התעבורה מכלול של הוראות לעניין זה. כך, מחוקק המשנה קבע את מאפייניהם הטכניים של האופניים המותרים לשימוש בארץ; העלה את גיל הרכיבה המינימלי ל-16 שנים; הגביל את הרכיבה בהם במקומות ומצבים מסוימים; ולאחרונה הורה על חבישת קסדת מגן וקבע תנאי כשירות לנהיגה בהם. לצד כל זאת, מחוקק המשנה לא חייב את האופניים החשמליים בעריכת ביטוח חובה, וכן פטר כלים אלה מחובת רישיון ורישוי. המחוקק גם לא מצא לכלול את האופניים החשמליים במצבי הריבוי או במצבי המיעוט בהגדרת המונח "רכב מנועי" בחוק הפיצויים. בכך ניתן לראות אמירה של המחוקק, על דרך המחל, שלפיה אין לראות את האופניים החשמליים כ"רכב מנועי" לצורך החוק.

כאמור, עמדתה המוצהרת של המדינה היא לעודד את השימוש באופניים החשמליים התקניים ולשיטתה אין מדובר ברכב מנועי (על המשקל שיש ליתן לעמדת המאסדר ביחס לפרשנות הנחיותיו ראו רע"א 9778/16 זליגמן נ' הפניקס החברה לביטוח בע"מ (31.8.2018), דיון נוסף בפסק הדין תלוי ועומד). קבלת העמדה לפיה יש לראות את האופניים כ"רכב מנועי" לצורך החוק, תכביד על הציבור בכך שתחייב רישוי ורכישת ביטוח חובה, מה שיביא בתורו לצמצום השימוש באופניים החשמליים. המקרה דגן מזכיר את נושא הקלנועית שנדון בעניין בן ישי, שם מצא בית המשפט המחוזי לפטור קלנועית המופעלת בכוח המנוע בלבד מעולו של חוק הפיצויים, אך ורק מטעמים של מדיניות משפטית של אי הכבדה על ציבור הקשישים והנכים.

59. קביעה כי אופניים חשמליים הינם "רכב מנועי" היא אפוא קביעה ששובר נכבד בצידה. החלת חובת ביטוח לכלי זה, מבלי לתת מענה לסוגיה בכללותה, מעוררת שורה של קשיים. מנגד, הקביעה כי אופניים חשמליים תקינים אינם רכב מנועי, פוגעת בציבור קטן בהרבה, שעל פי רוב נזקיו קלים יותר, הוא ציבור הולכי הרגל, שלרשותם עומד המסלול הנזיקי, על חסרונותיו ויתרונותיו. כאמור, אף ספק אם הכרה באופניים חשמליים כרכב מנועי, הייתה גוררת מיניה וביה חיוב של קרנית על פי מצב הדברים דהיום.

שיקולים אלה מביאים אותי למסקנה כי אין לסווג את האופניים החשמליים התקניים כ"רכב מנועי" כמשמעותו בחוק הפיצויים.

60. פתחנו מסענו בלשון החוק ונסיים בלשון החוק. המחוקק הגדיר את האופניים החשמליים כ"אופניים עם מנוע עזר". ודוק: לא אופנוע ולא קטנוע אלא אופניים. המנוע הוא אך עזר כנגדו של הרוכב ומכאן הביטוי "אופניים עם מנוע עזר". זאת, לעומת אופנוע קטן של 50 סמ"ק, גם אופנוע חשמלי, שאין חולק כי הוא כלי רכב לצורך חוק הפיצויים וחלה עליו חובת ביטוח על פי פקודת ביטוח רכב מנועי. הלשון בה נקט המחוקק בתקנות התעבורה היא של אופניים, וכך יש לראות את האופניים החשמליים.

משפט משווה

61. התוצאה אליה הגעתי עולה בקנה אחד עם ההסדרים החלים לגבי אופניים חשמליים תקינים במדינות הים. כך עולה מהסקירה בפסק דינו של השופט שנלר בעניין פלונית, ונפנה את הקורא לאמור שם, וכך עולה מהשלמת הטיעון שהוגשה מטעם קרנית בעניין זה.

התקינה של האופניים החשמליים בישראל היא התקינה הנהוגה באירופה. תקנות הפרלמנט ומועצת האיחוד האירופי מספר 168/2013 מחריגות אופניים חשמליים תקינים מהכללים החלים על כלי רכב. בבריטניה, אופניים חשמליים שהספק המנוע שלהם הוא 250 וואט והמנוע מפסיק את פעולתו מעבר למהירות של כ-25 קמ"ש, נחשבים לאופניים ולא לכלי רכב. השימוש בהם מותר מגיל 14 ומעלה, והם אינם מחויבים ברישיון, רישוי או ביטוח. לפי חוק הגנת הצרכן הפדרלי בארה"ב (The Consumer Product Safety Act 15 U.S.C. § 2085), אופניים חשמליים בעלי הספק מנוע מרבי של 750 וואט שמהירות הנסיעה המרבית שלהם באמצעות המנוע (בתנאים מסוימים) היא עד כ-32 קמ"ש, נחשבים גם הם לאופניים. השימוש באופניים מוסדר באופן מדינתי. באוסטרליה קיימת קטגוריה של אופניים חשמליים על פי התקן האירופי ואף אלה מוגדרים כאופניים שאינם חייבים ברישיון, רישום או ביטוח. אופניים חשמליים שמהירות נסיעתם גדולה יותר, או הספק המנוע חזק יותר, יוגדרו במדינות מסוימות כרכב מנועי.

ניתן להכליל ולומר כי במדינות רבות, אופניים בעלי מאפיינים טכניים דומים לאופניים התקניים בישראל (הספק המנוע לא עולה על 250 וואט ומפסיק את פעולתו במהירות של 25 קמ"ש), לא נחשבים לכלי רכב מנועי. במדינות שבהן השימוש ברכב מנועי מחייב רכישת ביטוח, אופניים חשמליים העונים על מאפיינים אלה או דומים להם הופטרו מחובת ביטוח.

על רקע סקירה זו, איני משוכנע כי דווקא בנקודה זו עלינו להיות אור לגויים ולראות את האופניים החשמליים ככלי רכב מנועי שעקב כך חייב בביטוח.

אופנים חשמליים שאינם תקניים

62. עד עתה הדיון נסב בעיקרו על אופניים חשמליים תקניים, ומכל הטעמים שפורטו לעיל מצאתי שאין הם עונים להגדרת רכב מנועי. לא נשלים את מלאכתנו אם לא נדרש לתחלתו של חוק הפיצויים על אופניים חשמליים שאינם תקניים. כלי זה לא מוגדר בהוראות הדין אך "במציאות היומיומית הוא חי ובוט" (השוו לפסקה א' לפסק דינו של השופט רובינשטיין בעניין שפיר).

בנקודה זו נפרדות דרכיהן של קרנית והמדינה. לשיטתה של המדינה, אופניים חשמליים שאינם תקניים עשויים להיכנס בהגדרה של "רכב מנועי", כתלות במהות השינוי שבוצע בהם. כך, שינוי המשפיע על היכולת הביצועית של האופניים, כגון ביטול דרישת הדיווש והפעלת האופניים בכח המכני-החשמלי בלבד, יכניס את האופניים להגדרה של רכב מנועי. לעומת זאת, לשיטתה של קרנית, כל שינוי טכני כזה או אחר לא משנה את מעמדם של האופניים החשמליים לצורך תחלתו של חוק הפיצויים.

63. בעניין זה עמדתי כעמדתה של קרנית.

כפי שהוסבר להלן, אופניים חשמליים מיובאים לארץ (למצער כיום) על פי תקן רשמי, שדרישותיו העיקריות נכללות בתקנות התעבורה. הווי אומר, אופניים חשמליים המיובאים לארץ הם אופניים חשמליים תקניים, וכל שינוי שנעשה בהם נעשה לאחר שלב היצור והיבוא, ובניגוד לאיסור הקבוע בתקנות התעבורה.

על מנת לסבר את אוזנו של הקורא, נסביר כי ענינם של השינויים בהם עסקינן הם ניתוק חוט חשמל כזה או אחר, או החלפת סוללה שהיא סוללה "נשלפת". "שדרוג" האופניים והפיכתם מכלי תקני לכלי שאינו תקני, היא אפוא פעולה פשוטה והפיכה, שלעיתים ניתן להבחין בה רק בעזרת "עין של מומחה".

הזכרנו לעיל את עניין ד"ק. שם, נקבע על ידי השופט (כתוארו אז) ברק כי מקום שבו מנוע משאית הוצא ממנו דרך קבע במטרה להפכו לכלי לעבודה, המשאית לא תחשב לכלי המונע בכוח מכני, אך לא "הוצאה זמנית של המנוע לצורכי תיקונים כהרי הוצאת קבע, על-מנת לשנות את ייעודו של הרכב" (שם, עמ' 364). על כך כתב ריבלין בספרו, כי

השופט ברק מיקד את ההבחנה והציב בה יסוד של קביעות. ראו גם את שנכתב אצל דניאל פרידמן ביטוח רכב מנועי (1972) בעמ' 33 :

"אם כלי הרכב מיועד להפעלה על ידי מנוע, אין הוא חדל להיות כלי רכב מנועי במקרה של קלקול זמני במנוע. אולם, אם חל שינוי בייעודו, כגון שבעל מכונית מוציא מתוכה את המנוע ומתכוון למכור את גוף המכונית כגרוטאה, נראה לנו שכלי הרכב (היינו, גוף המכונית) חדל להיות רכב מנועי".

בדומה, כך גם בענייננו. המבחן הקובע הוא נתוני היצרן. שינוי לא חוקי שנעשה באופניים חשמליים לא הופך אותם מאופניים ל"רכב מנועי", כפי ששינוי לא חוקי בשלדת רכב של משאית, לא משנה את סיווגה כ"רכב מנועי", על אף שמדובר בעבירה פלילית. בדומה, הבדיקה אם ב"רכב מנועי" עסקי, לא נעשית על פי מצבו של הרכב ברגע בו אירעה התאונה. לגישתם של הגורסים כי אופניים חשמליים הם "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיצויים, קשה להלום כי אופניים, הן תקינים והן לא תקינים, ישנו את סיווגם רק מאחר שהסוללה נגמרה והרוכב נאלץ לדווש בכוח הפיזי ברגע נתון.

64. פעולה לא חוקית אינה הופכת "רכב מנועי" לשאינו כזה, וכך גם ההיפך. אופניים חשמליים אינם הופכים את עורם בשל פעולה בלתי חוקית שנעשתה בהם, ואינם הופכים עקב כך ל"רכב מנועי". שינוי כאמור הוא עבירה פלילית על פי התיקון שנעשה בתקנות התעבורה בשנת 2019, אך בהינתן אופיו הסוציאלי של החוק, עונשו של מי שביצע שינוי לא תקני הוא במישור הפלילי, ולא בשלילה של פיצויים על פי החוק. כפי שאיננו שוללים פיצוי ממי שנהג ברכב ללא משקפיים על אף שרישיון הנהיגה שלו מחייב בכך; או ללא נהג מלווה כנדרש, או ללא הגה כוח על אף שרישיון הנהיגה שלו מחייב זאת; וכפי שאיננו שוללים פיצוי ממי שהסיע מספר נוסעים גדול יותר מהמותר לו על פי רישיון הנהיגה שברשותו (שני המקרים האחרונים נדונו בדנ"א 10017/02 קרנית-קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נח(5) 639 (2004)); כך גם לא נשלול פיצוי מרוכב אופניים לא תקינים שנפצע קשה בהתנגשות בינו לבין רכב מנועי: "חריפותה של סנקציה זו מחייבת לתחום היטב את אותם מקרים שבהם הפעלתה תהיה מידתית. ביתר המקרים יש להותיר את קידומה של התכלית ההרתעתית והעונשית בידי הגורמים המוסמכים לכך מכוח דיני התעבורה" (שם, עמ' 656).

דרכים אפשריות נוספות לניתוח השאלה נושא דיוננו

65. אצביע על מסלול אפשרי נוסף, אשר יכול להביא אותנו למסקנה לפיה אין לראות באופניים חשמליים כ"רכב מנועי".

הזכרנו שהסדר בפקודת הביטוח הוא אחד מעמודי התווך במשולש שיצר המחוקק. קשה להלום מצב לפיו ביד אחת המחוקק יראה את האופניים החשמליים כ"רכב מנועי" לצורך החוק, אך ביד השניה לא יאפשר לרוכב האופניים לרכוש ביטוח חובה, כפי המצב דהיום (וסכומי הביטוח הוולונטרי הקיימים כיום נמוכים מאוד). מצב אנומלי זה, קורא לפרש את ההגדרה הבסיסית של "רכב מנועי" בחוק הפיצויים ככוללת יסוד חמישי שהוא אינהרנטי ומובלע בתוך ההגדרה עצמה והוא – כי הרכב טעון רישיון רישום לפי סעיף 2 לפקודת התעבורה, טעון רישיון נהיגה לפי סעיף 10 לפקודת התעבורה, וקיימת אפשרות לרכוש ביטוח חובה על פי פקודת הביטוח. אכן, הלכה עמנו כי לא קיימת חפיפה בין הגדרת "רכב" על פי פקודת התעבורה להגדרה של "רכב מנועי" על פי חוק הפיצויים (ע"א 133/79 בוכמן נ' אלנסארה, פ"ד לה (2) 64, 67 (1980) שם היה מדובר ברכבת; ע"א 149/89 עזבון המנוח בורנשטיין ז"ל נ' יעקבי, פ"ד מז (2) 630, 637 (1993) שם היה מדובר במנוף). אך אם אנו מצרפים להיעדר רישיון רכב ומספר רישוי ודרישה לרישיון נהיגה על פי פקודת התעבורה גם את היעדר האפשרות לרכישת ביטוח חובה על פי פקודת הביטוח – אזי יש בכך כדי להוציא את הרכב מתחולתה של ההגדרה הבסיסית. מה עוד, שבניגוד להגדרת רכב בפקודת התעבורה, הגדרת רכב בפקודת הביטוח זהה להגדרה בחוק הפיצויים.

ודוק: הפסיקה הכירה בכך שהנפקת פוליסת ביטוח חובה, מחייבת את חברת הביטוח על אף שלא מדובר בכלי רכב כהגדרתו בחוק:

"מההתקשרות בפוליסת הביטוח יש ללמוד כי הצדדים הסכימו לראות במחפר רכב מנועי כמשמעו בחוק הפיצויים, ולהחיל עליו את הוראות פקודת הביטוח וחוק הפיצויים כאילו היה רכב מנועי במובן חוק הפיצויים" (ע"א 5657/97 אליהו חברה לביטוח בע"מ נ' חמאדה, פ"ד נג (5) 849, 863 (1999)).

אך על פי המצב כיום, חברות הביטוח לא מנפיקות פוליסת חובה לאופניים חשמליים והמפקח על הביטוח לא הנחה אותן לעשות כן. תקנות התעבורה אינן מאפשרות להוציא רישיון רכב לאופניים חשמליים, ובהיעדר רישיון רכב גם אין ביטוח חובה. רוכב אופניים חשמליים שמעוניין בכך אינו יכול לערוך ביטוח חובה על מנת לבטח את עצמו מפני תאונה עצמית או מפני פגיעה בצד שלישי.

חוק הפיצויים מעניק פיצוי ללא אשם בהתבסס על פוליסות החובה. חוק הפיצויים שולל פיצוי בשל אשם ממי שנוהג בלי רישיון או ממי שנוהג בלי ביטוח חובה (סעיפים

7(3) ו-5(5) לחוק). אך קשה להלום שלילת פיצוי ממי שאין בו אשם באי הוצאת רישיון רכב ובאי עריכת ביטוח חובה. תוצאה זו נוגדת מושכלות יסוד שבבסיס חוק הפיצויים: "האומנם דין הוא כי נשלול מראובן זכות לפיצויים על-פי החוק ובהתנהגותו לא נפל כל אשם? הנה הוא פירושו הנכון והראוי של החוק?" (עניין פרח, בעמ' 690).

כנגד דרך פרשנית זו, שלפיה נדרש יסוד חמישי להגדרת "רכב מנועי - האפשרות לרכוש ביטוח חובה על פי פקודת הביטוח - עומדים שלושת מצבי המיעוט בהגדרה: "ולמעט כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות". שלושה אלה, אינם ניתנים לביטוח חובה, אך למרות זאת מצא המחוקק למנותם במצבי המיעוט.

על כך ניתן להשיב, שהמחוקק כלל מצבי ריבוי ומצבי מיעוט גם שלא לצורך, כפי שעשה כן בעבר קודם לתיקון מס' 4 (למשל, בציינו תלת אופן עם מנוע עזר), ואין ליתן משקל לחזקה לפיה המחוקק אינו משחח מילותיו לריק.

לאור התוצאה אליה הגעתי ולפיה אין לראות אופניים חשמליים כ"רכב מנועי" איני נדרש לדרך פרשנית זו, ואותיר אותה בצריך עיון.

66. דרך פרשנות נוספת, שמאפשרת לכאורה לאכול את העוגה ולהשאירה שלמה, היא לסווג אופניים חשמליים כ"רכב מנועי" ולכן יחול הכלל הקבוע בסעיף 2(א) לחוק ולפיו "המשתמש ברכב מנועי (להלן - הנוהג) חייב לפצות את הנפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב". ברם, בשל היעדר אפשרות לרכוש כיום ביטוח חובה, אין לראות ברכב האופניים כמי שנהג ללא ביטוח. בתאונה בין רוכב אופניים חשמליים לבין רכב מנועי, אף כי האופניים החשמליים הם רכב ללא ביטוח, מבטח הרכב המנועי הוא שישא בפיצוי של רוכב האופניים, מכוח העקרון השיורי ולפיו כאשר יש מבטח בתמונה, קרנית לא נדרשת לשאת בפיצוי (עניין AIG). ואילו במקרה של משתמש אופניים חשמליים שהיה מעורב בתאונה עצמית, או במקרה של תאונה בין רוכב אופניים חשמליים לבין הולך רגל, בין אם זהותו של רוכב האופניים ידועה ובין אם לאו, קרנית היא שתשא בפיצוי על פי הוראת סעיף 12(א)(1)-(2) לחוק הקובעת כלהלן:

תפקיד הקרן

12. (א) תפקידה של הקרן היא לפצות נפגע הזכאי לפיצויים לפי חוק זה ואין בידו לתבוע פיצויים מאת מבטח מחמת אחת מאלה:

- (1) הנוהג האחראי לפיצויים אינו ידוע;
- (2) אין לנוהג ביטוח לפי פקודת הביטוח או שהביטוח שיש לו אינו מכסה את החבות הנדונה; הוראה זו לא תחול

לגבי נפגע שאינו ישראלי אשר נהג ברכב המכוסה
בכרטיס ביטוח רכב בין-לאומי לפי הוראות פקודת
הביטוח;

התוצאה היא שכל הנפגעים מקבלים פיצוי על פי חוק הפיצויים.

על אף הפיתוי לילך בדרך זו שמבטיחה פיצוי לכל הנפגעים, אני סבור כי היא מרחיקת לכת, ונוגדת את הרציונל בגינו מצא המחוקק להטיל על קרנית את החובה לפצות נפגעים מסוימים כמפורט בסעיף 12 לחוק הפיצויים. המחוקק מחייב את קרנית לשלם במצבים מסוימים, בהתבסס על קיומן של פוליסות חובה שאחוז אחד נטו מהפרמיות המשולמות בגינן מועבר על ידי חברות הביטוח לקרנית. המחוקק פוטר את קרנית לשלם במצבים מסוימים, המנויים בסעיף 7 לחוק, בהתבסס על עקרון האשם (ראו, בין היתר, עניין פרח). אולם מקום בו האופניים החשמליים פטורים מחובת רישוי ולא ניתן לרכוש ביטוח חובה, אין אשם מצד רוכב האופניים החשמליים, כך שאחד הרציונלים שבבסיס ההסדרים הנוגעים לקרנית נשמט.

ומזווית נוספת. קרנית נכנסת לתמונה מקום שאין חברת ביטוח הנוטלת על עצמה חבות, למשל בתאונת פגע וברח שהנהג אינו ידוע, או כאשר הנהג נוהג ללא ביטוח. אך בשל היעדר אפשרות לרכוש כיום ביטוח חובה, אין לראות ברוכב האופניים מלכתחילה כמי שנהג ללא ביטוח, כך שאין מקום להכניס את קרנית בנעליה של חברת ביטוח שמלכתחילה לא יכולה הייתה להיות בתמונה. במילים אחרות, הזכאות כלפי קרנית היא זכאות משנית ואין לה חיות משל עצמה, כך שהזכאות "לפיצויים לפי חוק זה" כאמור בסעיף 12 לחוק, צריכה להיות ממישהו זולת הקרן (דני מור "מי יפצה נוהג חסר ביטוח אישי שנפגע בתאונת דרכים?" מחקרי משפט ב 141, 175 (התשמ"ב)).

לכן, אותיר גם דרך זו בצריך עיון.

הערות לפני סיום

67. גם אם הייתי מגיע למסקנה כי יש לראות באופניים החשמליים "רכב מנועי" לצורך החוק, הרי שהיה מקום להחיל תוצאה זו מכאן ואילך, תוך מתן "תקופת שהיה" מספקת עבור המחוקק לבחינה של ההסדר הרצוי בנושא (לתחולה פרוספקטיבית ראו, בין היתר, רע"א 8925/04 סולל בונה בניין ותשתיות בע"מ נ' עזבון המנוח אחמד עבד אלחמיד ז"ל, פ"ד סא(1) 126 (2006); ע"א 6407/14 הוועדה המקומית לתכנון ובניה

כרמיאל נ' מסרי, פסקאות 115-121 והאסמכתאות שם (24.5.2018)). זאת מהטעמים הבאים:

א. הסתמכות: המקרה בעניין אסולין יוכיח. המנוח רכש אופניים תקינים ונהרג בשנת 2013, כאשר הנושא שלפנינו לא היה כלל במודעות של הציבור, וגם חברות הביטוח לא העלו על דעתן לטעון כי יש לראות אופניים חשמליים כ"רכב מנועי". במצב דברים זה, בפסיקה השוללת פיצויים מעזבון המנוח, כמו גם מעשרות נכים קשים שנפגעו עד היום בתאונות דרכים שאירעו בין כלי רכב לבין אופניים חשמליים יש פגיעה בעקרון ההסתמכות.

ב. היעדר אפשרות לביטוח חובה: כאמור, קשה להלום מצב שבו רואים את רוכב האופניים החשמליים כאילו הוא נוהג ב"רכב מנועי" מבלי שהייתה לו אפשרות לרכוש ביטוח חובה.

68. הסוגיה של האופניים החשמליים מוכרת למחוקק מאז שנת 2010. יש להצר על כך שהמחוקק לא מצא לנכון להבהיר את עמדתו בסוגיה שבפנינו על דרך של תיקון חוק הפיצויים, מה שיכול היה להתיר את הספקות שהובאו לפתחנו. הגיעה העת שהמחוקק ירים את הכפפה ויסדיר את מכלול ההיבטים הקשורים בסוגיה זו, לרבות האכיפה המינהלית והפלילית לגבי רכיבה על מדרכות ואופניים חשמליים לא תקינים. שמא יש לשקול גם את הצורך במתן מספר רישוי לאופניים החשמליים (והקשישים בינינו זוכרים כי כך נעשה בזמנו גם באופניים רגילים). אם המחוקק מבקש לעודד את השימוש באופניים החשמליים כאמצעי תחבורה נגיש ו"ירוק", ראוי ליתן את הדעת גם לפתרונות יצירתיים עבור הולכי הרגל שכיום נותרים עם האפשרות להגיש תביעת נזיקין בלבד.

מן הכלל אל הפרט

69. משהגעתי למסקנה ולפיה אופניים חשמליים אינם רכב מנועי, יש לקבוע כי התאונה הנדונה בעניין אסולין היא "תאונת דרכים" כהגדרתה בחוק. המנוח רכב על אופניים חשמליים שאינם רכב מנועי, ומשנפגע על ידי רכב מנועי, זכאי הוא לפיצוי לפי חוק הפיצויים כהולך רגל.

מנגד, המערערת בעניין פלוניית נפגעה מאופניים חשמליים בהיותה הולכת רגל. על תאונה זו לא חל חוק הפיצויים ובאפשרותה לתבוע את נזקיה מהמשיב 1 לפי דיני הנזיקין הכלליים.

סיכום וסוף דבר

70. נסכם את דרך הילוכנו.

(-) אופניים חשמליים תקינים משלבים הפעלת כוח מכני וכוח פיזי מסוים, ולשון החוק לא נותנת תשובה חד-משמעית לשאלה אם הם באים בגדרו של רכב הנע בכוח מכני. מבחן העיקר והטפל שהוצע על ידי קרנית לא יכול להכריע בסוגיה, וטיעוני הצדדים מובילים לכיוונים מנוגדים.

(-) גם ההיסטוריה החקיקתית לא נותנת מענה לסוגיה. האופניים החשמליים דהיום שונים מ"אופניים עם מנוע עזר", שנכללו בעבר בהגדרת רכב מנועי והתייחסו לכלי הידוע בשם "טוסטוס" או "טילון". השמטתם של אלה מהגדרת "רכב מנועי" בשל ריבוי שאינו נחוץ אינה משליכה על ענייננו. גם הצעות החוק שנדרשו לתחולת חוק הפיצויים אינן מסייעות בהכרעה.

(-) אף שהכרה באופניים חשמליים כ"רכב מנועי" מתיישבת עם האינטואיציה הראשונית, בחינת הסוגיה צריכה להיעשות לפי תכליות חוק הפיצויים והמדיניות החברתית והמשפטית שביקש להגשים.

(-) מבחינת הסיכון התחבורתי, ניתן להניח שאופניים חשמליים תקינים אינם זהים לאופניים המסורתיים אך שונים מאופנועים, ואין בשיקול זה לבדו כדי להכניסם להגדרה. אולם, העובדה כי לא חלה על האופניים החשמליים חובת רישיון נהיגה, רישוי וביטוח על פי פקודת הביטוח, תומכת במסקנה שאין לראותם כרכב מנועי. בהעדר אפשרות לבטח אופניים חשמליים בביטוח חובה, מתערער הבסיס להטלת אחריות לפי חוק הפיצויים.

(-) הגדרת אופניים כ"רכב מנועי" וכפועל יוצא החלת חובת ביטוח עליהם, נתקלת בקשיים מעשיים ויש לה השלכות משמעותיות על שוק התחבורה והביטוח. יש להניח שהפרמיה בגין הביטוח לא תהא בהלימה ביחס לעלות האופניים, ובדומה לשוק האופנועים, עלולה להיווצר תופעה של תת-ביטוח. הדבר יהווה תמריץ שלילי לשימוש

באופניים החשמליים על יתרונותיהם, ויוביל להטלת הוצאות נוספות על קרנית ועל הציבור בכללותו.

(-) רוב הנפגעים בתאונות דרכים בהן מעורבים אופניים חשמליים הם רוכבי האופניים עצמם; הולכי הרגל מהווים כ-10% אחוז מכלל הנפגעים; וברוב המקרים הפגיעה בהולכי הרגל קלה יחסית, ולרשותם עומד המסלול הנזיקי הרגיל. בהינתן כל אלה, מדיניות משפטית רצויה והתכלית הסוציאלית העומדת בבסיס החוק מובילות למסקנה שאין לסווג את האופניים החשמליים כ"רכב מנועי" כהגדרתו בחוק.

(-) המחוקק לא הכליל את האופניים החשמליים במצבי הריבוי או במצבי המיעוט שבהגדרת "רכב מנועי". הקביעה שאופניים חשמליים הם "רכב מנועי" היא קביעה ששובר בצידה, והחלת חובת ביטוח מבלי שניתן מענה לסוגיה בכללותה מעוררת קשיים. מדיניות המדינה היא לעודד את השימוש באופניים החשמליים, והתוצאה עולה בקנה אחד עם ההסדרים החלים על אופניים חשמליים תקינים במדינות הים.

(-) אופניים חשמליים שאינם תקינים אף הם לא באים בהגדרה של "רכב מנועי". המבחן הקובע הוא נתוני היצרן, ושינוי לא חוקי שנעשה בהם לא משנה את סיווגם ל"רכב מנועי". בהינתן אופיו הסוציאלי של החוק, עונשו של מי שביצע שינוי לא תקני הוא במישור הפלילי, ולא בשלילת הפיצויים המגיעים מכוחו.

(-) ניתן להצביע על דרכים אפשריות נוספות לניתוח הסוגיה שלפנינו, אך נותר אותן בצריך עיון.

(-) גם אם היינו מגיעים למסקנה כי יש לסווג את האופניים החשמליים כ"רכב מנועי", היה מקום להחיל את התוצאה באופן פרוספקטיבי תוך מתן פרק זמן שיאפשר למחוקק לבחון את ההסדר הרצוי בנושא. טוב יעשה המחוקק אם יסדיר את מלוא ההיבטים הקשורים ברכיבה על אופניים חשמליים.

71. יישום כל האמור על המקרים שלפנינו מביא למסקנה כי דין ע"א 7023/19 ורע"א 7451/19 להתקבל, ודין רע"א 8051/19 להידחות.

72. משהונחה לפני חוות דעתה של חברתי, השופטת ברק-ארז, מצאתי להוסיף מספר הערות.

א. למקרא חוות דעתה של חברתי עלול להיווצר הרושם כי לשיטתי, פעולת הדיווש הקיימת באופניים החשמליים התקניים היא זו שבמידה רבה מובילה להוצאת מהגדרת רכב מנועי (פסקאות 41 ו-49 לפסק דינה). ולא היא. כפי שצינתי, אני סבור כי מבחן העיקר והטפל ביחס לכוח ההנעה באופניים החשמליים יכול להכריע בסוגיה. לשיטתי, היעדר רישיון רכב, מספר רישוי ורישיון נהיגה, וכן היעדר היכולת לערוך ביטוח חובה – כל אלה מוציאים את האופניים החשמליים מתחולתה של ההגדרה הבסיסית בחוק הפיצויים.

מנגד, דומה כי דווקא גישתה הנחרצת של חברתי מעוררת בהקשר זה קשיים בלתי מבוטלים. לעמדתה, "משעה שכלי רכב מופעל באמצעות מנוע בלבד, ואלה הם פני הדברים גם באופניים החשמליים הקלים במהירות של עד 6 קמ"ש – 'הרוביקון נחצה' ומדובר ברכב מנועי (פסקה 32 לחוות דעתה). ברם, עמדה נחרצת זו אינה עולה בקנה אחד עם פסיקת העבר בהקשרים אחרים, כגון לגבי קלנועית, והיא עלולה להביא לפתיחה מחדש של סוגיות שכבר נדונו והוכרעו ולהציף מחלוקות חדשות.

בנוסף, לטעמי, ה"קל וחומר" שביקשה חברתי לערוך בפסקה 28 סיפא לחוות דעתה, בין רכב שמנועו אינו פועל (שנותר רכב מנועי) לבין אופניים חשמליים – לוקה בבסיסו. הסיבה שבגינה רכב מנועי שמנועו אינו פועל עודנו נחשב רכב מנועי, היא משום שהוא מלכתחילה היה רכב מנועי. מן הטעם הזה, רכב חונה שהידרדר אינו יוצא מתחולתה של הגדרת רכב מנועי. לעומת זאת, השאלה אם אופניים חשמליים נחשבים לרכב מנועי, היא היא השאלה הטעונה הכרעה.

ודוק: אף אני סבור כי ניתן להגיע, בדרך של פרשנות, למסקנה כי אופנים חשמליים נכללים בגדר המונח "רכב מנועי". כפי שצינתי, זו גם האינטואיציה הראשונית. ברם, זו לא המסקנה האפשרית היחידה ולשון החוק "היבשה" לא נותנת תשובה חד-משמעית לשאלה המורכבת בה עסקינן. כפי שהראיתי, שיקולים של תכלית החוק, הרמוניה חקיקתית במשולש חוק הפיצויים-פקודת התעבורה-פקודת ביטוח רכב מנועי, ומדיניות משפטית רצויה – כל אלה מטילים את הכף לפרשנות לפיה אין לראות אופניים חשמליים בגדר "רכב מנועי". זו המסקנה אליה הגעתי, זו המסקנה אליה הגיעו רוב הערכאות הדיוניות, זו המסקנה שבה מצדדים היועץ המשפטי לממשלה, קרנית, ומלומדי המשפט העוסקים בתחום (פרופ' אנגלרד עמ' 14 לספרו פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (עדכון משולב למהדורה הרביעית, 2020)) – כל עוד המחוקק לא אמר אחרת במפורש.

ב. חברתי עמדה על השוני בהגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים ובפקודת הביטוח לעומת הגדרתו בפקודת התעבורה, ולשיטתה, בהתחשב בשוני האמור, "התשובה לשאלה אם כלי תחבורה מסוים עונה להגדרת רכב מנועי אינה נגזרת מההתייחסות אליו כרכב מנועי או לאו לצורך רישוי" (פסקה 33 לפסק דינה). כפי שצינתי, אכן לא קיימת חפיפה בין הגדרת "רכב" בפקודת התעבורה להגדרת "רכב מנועי" בחוק הפיצויים. כפי שהוצע על ידי בסעיף 65 לפסק דיני, ניתן לפרש את ההגדרה של "רכב מנועי" ככוללת יסוד נוסף ולפיו הרכב טעון רישיון, רישום, ורישיון נהיגה לפי פקודת התעבורה, וניתן לרכוש עבורו ביטוח חובה. הצעה זו פותרת דילמות בנוסח האם דרגנוע, מעלית, קלנועית או רכינוע הם בגדר רכב מנועי, ופותרת גם את סוגית הקורקינט החשמלי. לעומת זאת, דווקא התוצאה אליה הגיעה חברתי, עלולה ליצור תגובת שרשרת שתעורר מרבצה גם את סוגית הקורקינטים החשמליים. עם זאת, ומאחר שכלים אלה אינם נדונים בענייננו, אותיר את הדברים, כאמור, בצריך עיון (אף איני רואה להידרש לפרשנותן של תקנות סמכויות מיוחדות להתמודדות עם נגיף הקורונה החדש (הגבלת שהייה במרחב הציבורי והגבלת פעילות), התש"ף-2020, שהזכירה חברתי בפסקה 34 לחוות דעתה. סוגיה זו אינה בפנינו ואין זה המקום לקבוע בה מסמרות).

ג. התוצאה אליה הגיעה חברתי, המחילה את חוק הפיצויים על האופניים החשמליים, כשאינן כל אפשרות לבטח אותם בביטוח חובה, היא תוצאה מוקשית בעיני, ולטעמי, מביאה למבוי סתום. בפסק דיני עמדתי על כך שהיכולת לפצות נפגעים תחת משטר של אחריות ללא אשם מושפעת מחובת עריכת ביטוח. אחזור ואפנה לעניין סקאלר (פסקה 48 לפסק דיני) שם נאמר כי "היכולת לפצות נפגע תאונת דרכים תחת משטר של אחריות ללא אשם קשורה אפוא בטבורה לחובת עריכת הביטוח". עוד אזכיר כי בעניין שפורן, השופטת פרוקצ'יה מצאה חיזוק למסקנתה שהקורקינט אינו רכב מנועי, בכך שלא הוכר בדיני התעבורה ככלי רכב שעליו חלה חובת רישיון נהיגה, רישוי רכב וביטוח על פי פקודת הביטוח. רציונל זה עובר כחוט השני בפסיקה ואיני רואה סיבה טובה לסטות הימנו.

ד. חברתי מבקשת להגן על הולכי הרגל – בתקופת הביניים שקבעה עד שהמחוקק יאמר את דברו – בכך שהיא משיתה על קרנית את חובת הפיצוי. ברם, כפי שהוסבר בפסק דיני, ספק בעיני אם תוצאה זו אכן גוררת חבות של קרנית כלפי הולכי הרגל. דומה כי גם חברתי ערה לקושי זה, בציננה כי אין מדובר בפתרון מושלם בהינתן שחוק הפיצויים "מכוון לכך שפיצוי על-ידי קרנית יהא הסדר 'שיורי' למקרים של חסר בביטוח" (פסקה 69 לפסק דינה). ואכן, קרנית אינה תרופה לכל מכאוב. על פי סעיף 12 לחוק הפיצויים קרנית נכנסת לתמונה כאשר "הנוהג האחראי לפיצויים אינו ידוע"

ובסיטואציות של אשם כאשר "אין לנוהג ביטוח לפי פקודת הביטוח או שהביטוח שיש לו אינו מכסה את החבות הנדונה". לדידי, החובה שחברתי מבקשת להטיל על קרנית יש מאין, היא "נועזת" יותר מהפרשנות לפיה אין לראות באופניים החשמליים רכב מנועי.

ה. התוצאה אליה הגיעה חברתי מביאה גם לכך שהיא מחילה דין שווה הן על קטנוע חשמלי, שעליו חלה חובת ביטוח, רישום, רישוי ורישיון נהיגה, והן על אופניים חשמליים שפטורים מכל אלה. תוצאה זו קשה להלום, והיא נוגדת את רצונו המפורש של מחוקק המשנה אשר מבחין בין השניים לאורך כל החזית – החל ברישום, רישוי, ברישיון נהיגה, וביטוח, וכלה בנסיעה בכביש לעומת נסיעה בכביש ובשבילי אופניים.

ו. חברתי משליכה יהבה על המחוקק. אולם המחוקק ומחוקק המשנה כבר אמרו את דבריהם במעשה ובמחדל. במחדל – בכך שהמחוקק נמנע מתיקון חוק הפיצויים ופקודת ביטוח רכב מנועי מזה למעלה מעשר שנים, למרות שהיה ער לסוגיה, למרות שהוגשו מספר הצעות חוק ולמרות שהוגשה גם עתירה בנושא. במעשה – בכך שמחוקק המשנה תיקן בשנת 2014 את תקנות התעבורה ופטר את האופניים החשמליים מחובת רישום, רישוי ורישיון נהיגה, ולא מצא לשנות מצב דברים זה גם בתיקונים מאוחרים יותר בהם הסדיר היבטים אחרים בשימוש באופניים חשמליים, כשהתיקון האחרון נכנס לתוקפו אך ביום 1.7.2019. כל אלה מעידים על כך שהמחוקק כבר עשה את בחירתו.

ז. חברתי ציינה כי תיקון ההגדרה של כלי רכב מנועי אינו סבוך במיוחד. בין אם מדובר בתיקון פשוט ובין אם מדובר בדרך ייסורים, ההיסטוריה החקיקתית והפסיקתית של חוק הפיצויים מלמדת כי כל תיקון "פשוט" מחולל תגובת שרשרת שמביאה לחוסר ודאות ולאינספור התדיינויות.

ח. חברתי קבעה כי פסק דינה מחייב החזרת הסוגיה אל פתחו של המחוקק, והשעתה והשהתה תוקפן של חלק מהקביעות המשפטיות הכלולות בפסק דינה. העובדה שכך עשתה, מלמדת שהיא מכירה בתוצאה הקשה הנובעת מכך שרוכב אופנים חשמליים שנפגע קשה מרכב חולף, ימצא עצמו ללא פיצוי. תוצאה זו היא בלתי רצויה בעליל, והיא משליכה את גורלם של רוכבי האופניים החשמליים, פשוטו כמשמעו, אל פתחו של המחוקק, שכבר אמר את דברו, ולמיצער, לשיטתה של חברתי, כבר יושב באפס מעשה מזה עשר שנים. כאשר ניתן להגיע לשתי תוצאות, שהאחת מהן גרועה מהשנייה עשרת מונים, פשוטו כמשמעו (רק 10% מהנפגעים בתאונות עם אופניים חשמליים הם הולכי רגל וגם בתאונות אלה מדובר בפגיעות קלות יותר מתאונות של אופניים-רכב), אני סבור

שאינן לבחור בתוצאה הגרועה מבין השתיים, ולייחל למחוקק שיושיע אותנו מאותה תוצאה.

73. חברי, השופט ד' מיינץ, הכריע בין שני הכתובים המכחישים זה את זה, ובמחלוקת ביני לבין חברתי הצטרף למסקנתי. חברי מצא כי על פי פשוטו של מקרא "אופניים חשמליים מעצם מהותם אינם אופנוע עם מנוע חשמלי, אלא אופניים עליהם מורכב מנוע עזר חשמלי" ומכאן שאין לראותם ככלי "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק הפיזויים. פרשנותו המילולית-לשונית של חברי אף מרחיקת לכת מפרשנותי-שלי ולפיה ההגדרה של "רכב מנועי" נתונה לפרשנות, והיא מחזקת את התוצאה אליה הגעתי.

כמחלוקת לשם שמיים אתיחס לדברי חברי בפסקאות 22-24 לפסק דינו. לדידי, בתהליך הפרשנות יש מקום לשיקולים של מדיניות משפטית, ואין בכך כדי להשיג גבולה של הרשות המבצעת. בית המשפט אינו מתיימר בכך לקבוע את המדיניות או להתערב בשיקולי המדיניות. נהפוך הוא, בבואו לפרש דבר חקיקה, אל לבית המשפט להתעלם מן הפירוש שנתנה הרשות המינהלית (יצחק זמיר הסמכות המינהלית כרך א – המינהל הציבורי 223-224 (2010)). בכך שבית המשפט מתחשב בשיקולי המדיניות במסגרת ההליך הפרשני הוא מביא להרמוניה בין דבר החקיקה לבין שיקולי המדיניות החברתית-כלכלית-שלטונית של הרשות המבצעת, וכבר שנינו ולמדנו כי "התחקות אחר תכליתו של דבר חקיקה מחייבת עמידה על תכליתו הסובייקטיבית ועל תכליתו האובייקטיבית. התכלית הסובייקטיבית היא המטרות, הערכים והמדיניות שהמחוקק ביקש להגשים באמצעות דבר החקיקה, ועליה ניתן ללמוד מלשון דבר החקיקה, הרקע ההיסטורי וההיסטוריה החקיקתית" (עצ"מ 8600/15 הוועדה המקומית לתכנון ולבניה קרית אתא נ' פז גז בע"מ, פס' 41 לפסק דינו של השופט שהם (1.11.2018)), שם מפנה בית המשפט לספרו של אהרן ברק פרשנות במשפט כרך שני – פרשנות החקיקה 201-202 (1993)).

ש ו פ ט

השופט ד' ברק-ארז:

1. מנהג חדש בא למדינה. כלי רכב שלא נעשה בו שימוש בעבר החל לעשות את דרכו בכבישי הארץ ובשביליה: האופניים החשמליים. תחילה הפציעו האופניים החשמליים בתצורות מסוימות, ולאחר מכן גם באחרות. בראשית הדרך השימוש בהם לא הוגבל כלל, בבחינת "איש הישר בעיניו יעשה", ואילו בהמשך הוחל בהסדרתו – אך רק ביחס להיבטים מסוימים הנוגעים לפטור מחובות רישוי ורישום. שאלות הליבה של פיצוי וביטוח נותרו ללא הסדרה וללא מענה. זאת, חרף העובדה שלפני שנים רבות נחקק חוק

שנועד לתת פתרון מקיף לצורך החברתי במערך המבטיח פיצוי אפקטיבי לנפגעי תאונות דרכים. אולם החסר בהסדרה לא עצר את העולם מלכת. תאונות התרחשו ועודן מתרחשות, והן גובות נפגעים בגוף ובנפש. השאלות המנסרות בחלל רק הולכות ומתגברות, וכל ניסיון להשיב עליהן כרוך בחלוקה לזוכים ומפסידים. מהי הפרשנות הראויה שעל בית המשפט לאמץ בהקשר זה? ואיזה משקל יש לייחס לעובדה שמלכתחילה המענה לסוגיה היה אמור להינתן ב"דרך המלך" – כלומר בחקיקה? שאלות אלה ושאלות אחרות השלובות בהן הונחו בפנינו בהליכים אלה שנדונו במאוחד, וחשפו את פניה הרבות של המורכבות הכרוכה במענה עליהן.

2. באופן יותר ספציפי, התבקשנו לקבוע אם אופניים חשמליים הם "רכב מנועי" כמובנו של מונח זה בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים או החוק). חברי השופט י' עמית משיב על שאלה זו בשלילה, ואני משיבה עליה בחיוב. אני שותפה אמנם לסנטימנט של חברי באשר לכך שהחלתו של חוק הפיצויים על אופניים חשמליים "תקניים", כהגדרת חברי, אינה בהכרח רצויה מן ההיבט של עידוד תחבורה "ירוקה". אולם, אני סבורה שלשון החוק בעניין הזה היא ברורה, והיא מלמדת שאופניים חשמליים – "תקניים" ו"שאינם תקניים" – הם רכב מנועי. על כן, בשונה מחברי אני סבורה כי החרגה שלהם מהגדרת רכב מנועי ובהמשך לכך מחוק הפיצויים – גם רק של אופניים "תקניים" – היא שמחייבת חקיקה מפורשת, ואינה יכולה להיעשות בזיקה למאפיין שהוא שולי בהפעלתם – השימוש הנלווה למנוע בכוח הרגליים (שאף אינו נדרש כלל במהירות נמוכה של עד 6 קמ"ש). כמו כן, אני סבורה כי המאזן הכולל של שיקולי המדיניות הרלוונטיים אינו נוטה לכיוון שעליו מצביע חברי. בהקשר זה אקדים ואדגיש כי לעמדתי, הרציונל התומך בהחרגתם של אופניים חשמליים מהגדרת רכב מנועי אינו חל ביחס לשימוש באופניים חשמליים "לא תקניים", כאלה שמהירותם רבה יותר, וממילא פוטנציאל הפגיעה הכרוך בהם גדול יותר. הכול, כמפורט להלן.

3. כפי שצינתי בשלב זה בתמצית בלבד, אני סבורה כי אופניים חשמליים הם בהכרח רכב מנועי כהגדרתו בחוק הפיצויים לפי פרשנותו הלשונית של מונח זה. האם תוצאה זו הולמת את תכליתו של חוק הפיצויים? בעניין זה יש פנים לכאן ולכאן, כפי שאסביר להלן. מורכבות התשובה מהווה משנה הצדקה לצורך בחקיקה. על כן, וככל שתתקבל עמדתי, חלק בלתי נפרד ממנה יהא השעיית תוקפן של השלכות מסוימות של קביעתי, הנוגעות בין היתר להחלתן של סנקציות פליליות ואזרחיות על נהיגה ברכב מנועי ללא ביטוח לתקופה שעליה נורה.

4. כאמור בפתח הדברים, חוק הפיצויים נחקק נוכח מציאות תעבורתית מסוימת, שבה הרוב המוחלט של כלי הרכב המנועיים שנעו על הכבישים היו טעוני רישוי וחייבי ביטוח. ברגיל, היו אלה כלי רכב שנעו על בסיס של מנועי שריפה פנימית הניזונים מדלק, ומאפיינים כמו מהירות הנסיעה המקסימלית שלהם היו ידועים.

5. כבר מראשית ימיו של החוק התברר כי ההגדרות שנכללו בו מולידות יותר שאלות מכפי שניתן היה לשער. בהמשך לכך, לאורך השנים הולידה המציאות מקרי מבחן חדשים שכלל לא היו נגד עיניו של המחוקק. השאלה שהתעוררה הייתה אם מבחינה לשונית, כמו גם מבחינת תכלית החקיקה, ראוי להכיר באופניים חשמליים ככלי רכב מנועיים. התפתחותו של הדיון בנושא הוצגה על-ידי חברי ואין צורך שאחזור על הדברים.

6. כעת ניצב בפנינו מקרה מבחן חדש – זה של האופניים החשמליים. אלה נראים – לפחות בתצורות מסוימות שלהם, כפי שאמר חברי – יצור כלאיים. יתר על כן, אופניים אלה אינם עשויים עור אחד. במישור הצר של הדין הנוהג במדינת ישראל, האופניים החשמליים המותרים בנסיעה בדרכים הם רק אלה שמהירותם מוגבלת ל-25 קמ"ש לכל היותר וקיימת בהם אפשרות דיווש (ראו סעיפים 1 ו-39טז לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: תקנות התעבורה)). ככלל, אופניים אלה הם מהירים יותר מאופניים מסורתיים, אך משמרים מידה לא מבוטלת של דמיון להם. לצדם, קיימים גם סוגים אחרים של אופניים חשמליים, שמהירותם גבוהה יותר, שאינם כוללים אלמנט של דיווש, או אף כאלה שלשימוש בהם לא נלווית אף אחת מן המגבלות האמורות. השימוש באלה אסור כיום בישראל. אולם, בטיעונים שהוצגו בפנינו נחשפנו לכך שהלכה למעשה אין הם נדירים במרחב (כפי שמובהר גם בפסקה 21 להלן). אנו נדרשים אפוא להתייחס גם להבחנה זו. האם אופניים חשמליים הם רכב מנועי על-פי חוק הפיצויים? האם יש מקום להבחין לעניין זה בין אופניים שמהירותם מוגבלת ל-25 קמ"ש, כמצוות התקנות, לבין אלה שלא?

על שלושה סוגים של הסדרה דיבר המחוקק: חוק הפיצויים, פקודת הביטוח ופקודת התעבורה

7. קודם שנצלול לנבכי הדילמה הפרשנית שמציפים הערעורים שבפנינו, יש מקום להציג את שלושת דברי החקיקה האמונים – כל אחד מנקודת מבט אחרת – על הסדרת פעילותם של כלל השחקנים במרחב התחבורתי של ישראל: פקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: פקודת התעבורה), פקודת ביטוח רכב מנועי [נוסח חדש], התש"ל-1970

(להלן: פקודת הביטוח), וחוק הפיצויים. כל אחד מדברי החקיקה האמורים כולל הגדרה למונח רכב מנועי, אך לא בהכרח לצורך אותו עניין. חשוב להקדים ולהבחין בין פקודת התעבורה, מצד אחד, לבין פקודת הביטוח וחוק הפיצויים, מצד אחר. פקודת התעבורה היא החיקוק המסדיר את הפן הרגולטיבי של השימוש בכלי רכב, ובכלל זה רכב מנועי, תוך קביעת כללים של "אסור" ו"מותר" מבחינת ההתנהלות בכביש. לעומת זאת, חוק הפיצויים ופקודת הביטוח, השלובים זה בזה, מסדירים את משטר האחריות החל על השימוש בכלי רכב מנועיים. בין שתי מערכות אלה יש קשר, אך לא חפיפה. כך למשל, פקודת התעבורה מסדירה את נסיעתם בכביש גם של כלי רכב שאינם כלי רכב מנועיים. כמו כן, כפי שניתן להיווכח, ההגדרה לרכב מנועי כקביעתה בחוק הפיצויים בנוסחו המעודכן עוצבה כך שתהיה צרה יותר מן ההגדרה המופיעה בפקודת התעבורה.

8. פקודת התעבורה והגדרתה – פקודה זו, ששורשיה בתקופת המנדט הבריטי, קובעת מגוון רחב של הסדרים שעניינם ההתנהגות בדרך, ובכלל זה בכל הנוגע לרישוי ורישום של כלי תחבורה. לצורך כך, קבועות בה הגדרות למונחים "רכב" ו-"רכב מנועי", שראוי להביאן כלשונן (כאמור בסעיף 1 לפקודה זו):

"רכב" - רכב הנע בכוח מיכני או הנגרר על ידי רכב או על ידי בהמה, וכן מכונה או מיתקן הנעים או הנגררים כאמור, לרבות אופניים ותלת-אופן, ולמעט רכב ששר התחבורה פטר אותו בצו מהוראות פקודה זו כולן או מקצתן;
 "רכב מנועי" - רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרבות תלת אופן ואופנוע עם רכב צדי או עם גרור או בלעדיהם ולמעט רכב הנגרר על ידי רכב מנועי".

חשוב לשים לב כי רק הגדרת המונח "רכב", להבדיל מזו של "רכב מנועי", מאפשרת לשר התחבורה להחריג מהוראותיה של פקודת התעבורה – כולן או חלקן – כלים מסוימים.

9. כפי שהסביר חברי השופט עמית, שר התחבורה החליט על החרגה כאמור ביחס ל"אופניים שבהם מותקן מנוע עזר" (המכונים בפי חברי "אופניים חשמליים תקינים") בכל הנוגע לשתי החובות האמורות – רישוי ורישום (ראו סעיף 39 לתקנות התעבורה). אולם, יש להדגיש כי סמכותו של השר מוגבלת למתן פטור מהסדרים מסוימים של דיני התעבורה. השר לא החריג, וממילא לא היה מוסמך להחריג, את האופניים החשמליים האמורים מדברי חקיקה אחרים, דוגמת חוק הפיצויים, ככל שאלה חלים עליהם.

10. פקודת הביטוח והגדרתה – בשונה מפקודת התעבורה, עניינה של פקודת הביטוח, שאף היא במקורה מורשת מתקופת המנדט, הוא, כעולה משמה, ביטוח. פקודה זו אינה כוללת הגדרה של המונח "רכב" אלא רק של "רכב מנועי", וזו מפנה להגדרה הקבועה בחוק הפיצויים. תכליתה של הפקודה בהקשר הנוכחי היא החלתה של חובת הביטוח על כל רכב מנועי, חובה שהפרתה עולה כדי עבירה פלילית. וכך מורה בעניין זה סעיף 2 לפקודת הביטוח:

"(א) בכפוף להוראות פקודה זו, לא ישתמש אדם - ולא יגרום ולא יניח שאדם אחר ישתמש - ברכב מנועי, אלא אם יש על שימושו שלו או של האדם האחר באותו רכב פוליסה בת-תוקף לפי דרישותיה של פקודה זו.
(ב) העובר על הוראות סעיף קטן (א), דינו - מאסר שלוש חודשים או קנס 750 לירות, ורשאי בית המשפט, בנוסף לכל עונש אחר, לפסול אותו מקבל או מהחזיק רשיון נהיגה כאמור בסעיף 36א לפקודת התעבורה, או לפסול מקבל או מהחזיק רשיון רכב לסוג מסויים של רכב או לרכב מסויים, לתקופה שלא תפחת משנים-עשר חודש, זולת אם ראה להורות על פסילה לתקופה קצרה יותר מנסיבות מיוחדות שיפרש בפסק הדין; תחילת הפסילה וחישוב תקופתה יהיו כאמור בסעיף 42 לפקודת התעבורה."

11. חוק הפיצויים והגדרתו – לצדה של פקודת הביטוח, חוק הפיצויים מסדיר את האחריות בנזיקין בגין אירועים תאונתיים שבהם מעורבים כלי רכב מנועיים, ובהתאמה את הזכאויות שקמות בגינם (כמו גם החריגים לכך). כפי שצוין לעיל, הגדרת המונח רכב מנועי היא זהה בחוק הפיצויים ובפקודת הביטוח (ראו גם: יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 40-41 (מהדורה רביעית, 2013)). הקשר בין שני חיקוקים אלה עולה אף מן החריגים שנקבעו למשטר האחריות לפי חוק הפיצויים. כך, סעיף 7(5) לחוק הפיצויים מחריג מתחום הזכאות מכוחו "מי שנהג ברכב ללא ביטוח לפי פקודת הביטוח, או כשהביטוח שהיה לו לא כיסה את שימושו ברכב". דוגמה נוספת, הרלוונטית אף היא לענייננו, נוגעת לקרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים, היא קרנית, שחייבת בפיצוי במקרה שבו נפגע אדם מרכב שאין לו ביטוח כאמור בפקודת הביטוח או כאשר הביטוח שברשותו אינו מכסה את כלל החבות הנדרשת (סעיף 12(א)(2) לחוק הפיצויים).

12. וכיצד מוגדר המונח רכב מנועי בחוק הפיצויים, ובהתאמה גם בפקודת הביטוח, בנוסחם דהיום? ההגדרה המופיעה בסעיף 1 לחוק הפיצויים היא זו:

"רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית, לרבות רכבת, טרקטור, מכונה ניידת

הכשירה לנוע בכוח מיכני בכביש ורכב נגרר או נתמך על ידי רכב מנועי, ולמעט כסא גלגלים, עגלת נכים ומדרגות נעות".

13. ההשוואה להגדרה של פקודת התעבורה היא מתחייבת. שתי ההגדרות חולקות את הליכה – העובדה שמדובר ב"רכב" ובכזה ש"נע בכוח מיכני". אולם, ההגדרה בחוק הפיזיים היא שונה – צרה יותר ורחבה יותר, בהתאם לעניין. צרה – במובן זה שכלי ממונע לא ייחשב לרכב מנועי אם אינו נע "על פני הקרקע" ואם אין מדובר בכלי "שעיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית"; רחבה – במובן זה שהיא חלה גם על רכב נגרר או נתמך של רכב מנועי, וזאת במהופך מן האמור בפקודת התעבורה. ניתן להבין גם שוני זה. פקודת התעבורה מבקשת להסדיר את פעולת הנהיגה, ולכן אין לה עניין בתחולה על רכבים נגררים. לעומת זאת, חוק הפיזיים מבקש לפצות בגין נזקי הנהיגה, ואז מה לי פגיעה על-ידי הרכב עצמו, מה לי פגיעה על-ידי נגרר שלו. מסקנתי היא אפוא ברורה: את פקודת התעבורה, מצד אחד, ואת חוק הפיזיים ופקודת ביטוח רכב מנועי, יש לקרוא זה לצד זה, אך בזהירות המתבקשת, ולא ניתן להניח חפיפה ביניהם. העדר החפיפה עולה הן מלשונם של חוקים אלה והן מתכליותיהם.

14. ההיגיון העומד ביסוד ההגדרות המובחנות מתחדד כאשר אנו מפנים מבטנו לחוק נוסף – שאינו קשור בדיון שבפנינו, אך משלים את תמונת החקיקה בתחום – חוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו-2005 (להלן: חוק הנהיגה הספורטיבית), אשר כשמו – מסדיר את תחום הנהיגה התחרותית-ספורטיבית. לצורך כך, חוק הנהיגה הספורטיבית מאמץ (בסעיף 1 לו) את ההגדרות שנקבעו למונחים "רכב" ו"רכב מנועי" בפקודת התעבורה, להבדיל מאשר את אלה שנקבעו בחוק הפיזיים. כאשר התבקשה החרגה מחוק הפיזיים – היא נעשתה במפורש. כך אירע למשל בכל הנוגע לרכב המשמש כ"כלי תחבורתי" לפי חוק הנהיגה הספורטיבית, אשר הוחרג מתחום תחולתו של חוק הפיזיים בסעיף 15 בלו. להשלמת התמונה אוסיף כי גם חוק אחר שתחולתו במישור של מערכת היחסים בין הפרט לשלטון – חוק רישום ציוד וגיוסו לצבא-הגנה לישראל, התשמ"ז-1987 – מאמץ את הגדרת המונח "רכב" בפקודת התעבורה (בסעיף 1 לו).

15. משהנחתי תשתית זו לדיון, אני פונה לדילמה העומדת במרכזו.

להיות או לא להיות רכב מנועי? – השלכותיה של הדילמה הפרשנית

16. כפי שהראה חברי, כל הכרעה בשאלה אם אופניים חשמליים הם רכב מנועי עשויה להיות בעלת השלכות משמעותיות הן על הרוכבים והן על משתמשים אחרים בדרך שעלולים לבוא עמם במגע תאונתי.

17. מהיבטם של הרוכבים – החלת החוק על אופניים חשמליים עלולה להיות בעלת תוצאות קשות או מורכבות. אם אופניים חשמליים אינם רכב מנועי הרי שכאשר ייפגעו רוכביהם בתאונה שמעורב בה רכב מנועי הם יזכו לכיסוי מלא מכוח חוק הפיצויים של נזקי הגוף שייגרמו להם, בדומה להולכי רגל ורוכבי אופניים "רגילים". במקביל לכך, משמעות הדבר היא שמלכתחילה אין בסיס להחלתה של חובת ביטוח לפי פקודת הביטוח, שחלה אף היא כזכור רק על רכב מנועי. התוצאה היא שניתן יהיה להמשיך ולעשות שימוש באופניים החשמליים כאמצעי תחבורה זול, נוח ויעיל. לעומת זאת, אם נראה באופניים חשמליים "רכב מנועי" על-פי חוק הפיצויים – הרי שהתוצאה שונה בתכלית. ראשית, המשתמשים בהם יחובו בביטוח בהתאם לאמור בפקודת הביטוח, והדבר עשוי להשליך על ייקור השימוש בהם. שנית, על-פי נוסח החוק כפשוטו, רוכבי האופניים החשמליים שבשלב זה לא חל עליהם ביטוח, יוחרגו מכלל הזכאות לפיצויים לפי חוק הפיצויים כפי שמורה סעיף 7(5) לחוק זה ביחס לכלל הנהגים בכלי רכב שאינם מבוטחים. הקושי הכרוך בכך אף מועצם בהקשר הנוכחי מאחר שנכון להיום רכישת ביטוח מסוג זה כלל אינה אפשרית ביחס לאופניים חשמליים.

18. מהיבטם של הולכי הרגל – המשמעות של הברירה הפרשנית שבפנינו היא במידה רבה הפוכה. אם אופניים חשמליים הם רכב מנועי הרי שתאונות דרכים שבהן מעורבים אופניים חשמליים והולכי רגל יהיו מכוסות לפי חוק הפיצויים, ובהעדר ביטוח יוכלו נפגעים שהם הולכי רגל לתבוע את קרנית. לעומת זאת, אם אין מדובר ברכב מנועי הרי שהאפשרות הפתוחה בפניהם היא אחת – לתבוע את הפוגעים בהם במסגרת דיני הנזיקין הרגילים, בהליך שמטבע הדברים הוא מורכב יותר (ראו למשל: ע"א 2591/09 אלנסארה נ' שליטל (22.2.2011)). חלופה זו כפופה למספר מגבלות – היא מחייבת לדעת את זהותם של הפוגעים, מבוססת על הוכחת רשלנות, וכן תלויה בכך שהנתבע הוא מי שאפשר להיפרע ממנו.

19. חברי סבור כי המסקנה הפרשנית לפיה אופניים חשמליים אינם רכב מנועי היא התוצאה הגרועה פחות בצומת אינטרסים מורכב זה. לשיטתו, מסקנה זו אפשרית מבחינה לשונית לנוכח העובדה שאופניים חשמליים "תקניים" מופעלים גם בכוח הדיווש. בהינתן האפשרות הלשונית להכריע לכאן ולכאן, כך הוא סבור, התוצאה הטובה יותר היא זו של אי-הכרה באופניים החשמליים כרכב מנועי. הוא מצביע על כך שתוצאה זו מבטיחה

כיסוי לפגיעות ברוכבי האופניים חשמליים עצמם, שהם מרבית הנפגעים ואף מרבית הנפגעים הקשים בתאונות שבהן מעורבים אופניים חשמליים. בתוצאה זו אין מענה לפגיעות בהולכי הרגל, אך לשיטתו זוהי תוצאה שניתן להשלים עמה בהתחשב בכך שאלה אינם מעורבים במרבית התאונות, ובאופן יחסי אף לא במרבית התאונות הקשות. לבסוף, חברי מאמץ פתרון זה אף ביחס לאופניים חשמליים "לא תקניים", כאלה שכאמור בוטל בהם הצורך בדיווש או שמהירותם גדולה מן המותר (וייתכן שמתקיימים בהם שני הדברים גם יחד). זאת, בהיקש ממצבים שבהם הוכנסו שינויים בלתי חוקיים בכלי רכב ובכל זאת השימוש בהם לא הוחרג מתחולת החוק (בפסקה 64 לפסק דינו).

20. אני מסכימה עם חברי לגבי הצגת הדברים המפורטת ומאירת העיניים באשר לקשיים הרבים שמעוררת השאלה שבפנינו אף במישור המדיניות המשפטית. עם זאת, עמדתי שונה – הן במישור הפרשני הצר, הן באשר ליחס האחיד לאופניים חשמליים "תקניים" ו"שאינם תקניים", כלשונו, והן במישור של שיקולי המדיניות. הכול, כמפורט להלן.

מהם אופניים חשמליים? – הדין נגזר מן העובדות

21. מאחר שההכרעה הפרשנית אמורה להיות נטועה בקרקע המציאות, אני מבקשת להקדים ולהציג מספר עובדות ביחס לאופניים חשמליים. אני סבורה שתיאור זה ישפוך אור על הדיון, ואף יהיה בו כדי לתת עיגון נוסף לגישה הפרשנית שאבקש להציג – שאופניים חשמליים הם רכב מנועי כהגדרתו בחוק הפיצויים.

22. חשוב לפתוח בכך שהמונח "אופניים חשמליים" הוא למעשה מעין שם משפחה של דגמים שונים של כלי רכב דו-גלגליים שמצוידים במנוע. הם מובחנים זה מזה בעיקר במהירות שאליה הם יכולים להגיע (ולעתים גם במאפיינים נוספים). ככלל, ניתן לחלק את הדגמים בהתאם להבחנה בסיסית בין אופניים חשמליים שמהירותם נמוכה ובדרך כלל מאופיינים גם באפשרות הדיווש לבין אופניים חשמליים שמאפשרים הגעה למהירות רבה יותר והנסיעה בהם מבוססת ברגיל על כוח המנוע בלבד. חלוקה זו מיתרגמת במדינות אחרות לשימוש במונחים מובחנים ביחס לשני סוגים אלה. באירופה המונח הרווח שמשמש להתייחסות לאופניים חשמליים המתאפיינים במהירות נמוכה ויכולת דיווש הוא pedelec (pedal electric cycle), וזאת בשונה מן הדגמים המהירים יותר שמכונים לעתים גם s-pedelec (speed pedelec). בארצות הברית, הדיון בשתי הקבוצות נעשה תוך שימוש במונחים אחרים – תוך הבחנה בין אופניים חשמליים "בסגנון אופניים" (bicycle-style electric bikes, BSEB) לבין אופניים חשמליים "בסגנון קטנוע"

(scooter-style electric bikes, SSEB). כפי שיובהר בהמשך, במדינות רבות אחרות נעים בכבישים אופניים חשמליים משני הסוגים אשר כל אחד מדגמים אלה כפוף לרגולציה שונה ולחובות מובחנות.

23. בישראל, לעומת זאת, האופניים החשמליים מסוג pedelec הם היחידים שזכו להסדרה, בשים לב לכך שהם גם היחידים שמותר לייבאם ולעשות בהם שימוש. כפי שחברי היטיב לפרט (בפסקה 20 לפסק דינו), על-פי האמור בתקנה 1 לתקנות התעבורה, לאופניים החשמליים המותרים לשימוש מספר מאפיינים מרכזיים: מורכבות בהם דוושות בצד מנוע עזר, הספקו המרבי של המנוע אינו עולה על 250 וואט, וניתן להגיע ברכיבה למהירות מקסימלית של 25 קמ"ש. עד 6 קמ"ש אין כל צורך בדיווש והמנוע פועל באופן עצמאי, אך על מנת להגביר את המהירות נדרש שימוש בדוושות ומתחיל תהליך "סינרגטי" שבמסגרתו עד למהירות של 25 קמ"ש פועלים השניים יחדיו. חברי עצמו מקבל כי לא נדרש מאמץ מיוחד לדיווש בנסיבות אלה. אופניים אלה כונו על-ידו "תקניים" ואילו אני אכנה אותם מעתה ואילך "אופניים חשמליים קלים" על מנת להדגיש את השוני בינם לבין דגמים אחרים, מהירים יותר, של אופניים חשמליים.

24. בצדם של האופניים החשמליים הקלים, כך למדנו, נעים בכבישים גם אופניים חשמליים שבוצעו בהם שינויים בניגוד לדין, כך שמבחינות רבות הם דומים יותר לקטנועים בין השאר מהיבט הפוטנציאל הטמון בהם לנסיעה במהירות גבוהה. ככל הנראה, אופניים חשמליים אלה אינם מחזה נדיר כלל ועיקר, אם כי, כפי שעולה מדו"ח מבקר המדינה בנושא, אין נתונים ברורים באשר להיקפם (ראו: מבקר המדינה דוח שנתי 108 168 "הסדרת השימוש באופניים ובכלים דו-גלגליים חשמליים במרחב העירוני" (2018) (להלן: דו"ח מבקר המדינה)). בדו"ח מבקר המדינה צוין כי "אף שחל גידול מתמשך ברכישתם של כלים דו-גלגליים חשמליים ואף שבמבצעי האכיפה אותרו עשרות כלים וחלקים לא תקינים, ולמרות הנחיית המנכ"ל דאז, מינואר 2016 לא קיים משרד התחבורה מבצעי פיקוח ואכיפה, פרט לפיקוח השוטף על חלקי החלוף בחנויות המחזיקות ברישיון סחר" (שם). בהתאם לכך – וגם מבלי לקבוע ממצאים על-פי הדו"ח, כמתחייב מן הדין – יש להביא בחשבון שחלקם של אופניים אלה בשוק האופניים החשמליים בישראל אינו שולי או זניח. חברי מכנה אותם אופניים חשמליים "לא תקינים", ואילו אני אכנה אותם, על-מנת להדגיש את המאפיין הרלוונטי לדיון, בשם "אופניים חשמליים מהירים".

הפרשנות הלשונית: האם אופניים חשמליים הם רכב מנועי?

25. משהצגתי את מאפייניהם הבסיסיים של האופניים החשמליים, ואף הבחנתי בין סוגיהם העיקריים, הגיעה העת לבחון אם הם עונים להגדרה של רכב מנועי. כאמור, בליבת הגדרתו של המונח רכב מנועי בחוק הפיצויים מופיע המשפט הבא: "רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר יעודו לשמש לתחבורה יבשתית" (וזאת לצד תוספות במתכונת של "לרבות" ושל "למעט" הנוקטות עמדה ביחס לכלי רכב ספציפיים).

26. בהתייחס להגדרה זו מגיע חברי השופט עמית למסקנה כי כלל לא ברור אם אופניים חשמליים קלים באים בגדר המונח רכב מנועי אם לאו על-פי לשון החוק, אשר לשיטתו פתוחה לשתי הפרשנויות. בשונה ממנו, אני סבורה שקשה לחלוק על הקביעה כי אופניים חשמליים הם רכב מנועי על-פי ההגדרה הבסיסית הקבועה בחוק כמפורט לעיל, וזאת אף מבלי להידרש לתוספות במתכונת של "לרבות". מסקנה זו היא מובהקת בכל הנוגע לאופניים חשמליים מהירים, ודומה כי אלה הם פני הדברים גם ביחס לאופניים חשמליים קלים (גם אם במישור המדיניות הרצויה יש מקום לטענה שראוי היה להחריגם מתחולתו של חוק הפיצויים, כפי שעוד יורחב להלן).

27. אני מגיעה למסקנת זו הן בהתאם למסורת הפסיקתית המבוססת הנוגעת להגדרת המונח רכב מנועי בחוק הפיצויים, והן (תוך השלמה לכך) על דרך פנייה למשמעותו של מונח זה בלשון בני אדם.

28. נקודת המבט של המסורת הפסיקתית – חברי השופט עמית פרס יריעה רחבה של פסיקה שעסקה בפרשנותו של המונח רכב מנועי. אולם, אף לא אחד מפסקי הדין המובאים על-ידו וניתנו בבית משפט זה מדגים מקרה שבו כלי רכב שיש לו "מנוע" לא נחשב לרכב מנועי בנסיבות שבהן הוא משמש לתחבורה יבשתית ומבלי שנקבעה לעניין זה החרגה חקיקתית מפורשת. למעשה, השאלה אם מדובר באמצעי שיקר ייעודו לתחבורה יבשתית היא זו שעמדה במרכז הדיון במרביתם של פסקי הדין. בע"א 5847/96 חברה ישראלית לקירור והספקה בע"מ נ' טובח, פ"ד נ(3) 819 (1996) הוצאה מכלל ההגדרה מעלית שאינה משמשת לתחבורה יבשתית, ובדומה לכך, ברע"א 3534/97 אטליס נ' ישראל, פ"ד נג(4) 780 (1999) (להלן: עניין אטליס) נקבע שמכבש דרכים אינו משמש לתחבורה יבשתית. לעומת זאת, ברע"א 613/95 קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' נחום, פ"ד נא(4) 659 (1997) נקבע כי במלגזה דווקא מתקיים מאפיין זה. פסק דין שראוי להתעכב עליו הוא ע"א 2606/06 שפורן נ' תורג'מן (11.5.2010) (להלן: עניין שפורן), מאחר שבו נדון עניינו של קורקינט המצויד במנוע. אולם, במקרה שנדון שם, היה מדובר בקורקינט מכני שנסיעתו מוגבלת למרחק קצר בשכונת מגורים ונועד לשמש כלי משחק, להבדיל מכזה שמשמש לתחבורה. בפסק הדין אף הוטעם כי הקורקינט שנדון

בו היה דומה יותר למכונית מונעת בפארק שעשועים. בהתאם לנתונים אלה, נקבע כי ייעודו אינו לתחבורה יבשתית ועל כן אין הוא רכב מנועי כהגדרתו בחוק. בענייננו, לית מאן דפליג שהאופניים החשמליים משמשים גם משמשים לתחבורה יבשתית. זאת ועוד: אני מוצאת חיזוק לעמדתי דווקא בדברים שצוינו בפסק דינו של חברי, בכל הנוגע למצבים שבהם נקבע כי רכב יוגדר כרכב מנועי אף אם בעת שהתרחשה תאונת הדרכים המנוע המותקן בו לא פעל (ראו למשל: עניין אטליס, בעמ' 780, 797-799; רע"א 618/99 קנאפו נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נו(2) 810, 808 (2002); רע"א 618/11 כלל חברה לביטוח בע"מ נ' שפטו, בפסקאות 20-22 לפסק דינו של השופט י' דנציגר (17.6.2014)). חברי סבור כי אין להסיק מכך שהדברים חלים גם ביחס למקרים שבהם הכוח המכני מופעל במשולב עם כוח פיזי (בפסקה 33 לפסק דינו). לשיטתי, לעומת זאת, הדברים הם אף בבחינת "קל וחומר". אם רכב שמנועו אינו פועל אינו חדל בשל כך מלהיחשב "מנועי", ברי כי כלי שאפשרות הדיווש גלומה בו בד בבד עם מנועו – אינו חדל מלהיות כזה אך משום שתנועתו מבוססת גם (ולא רק) על הפעלת המנוע.

29. נקודת המבט המשלימה של "לשון בני אדם" – את הניתוח של מרכיבי ההגדרה בלשון החוק ראוי להשלים גם בהתבוננות המשקפת את השימושים השגורים בלשון. ה"מוקד" באופניים החשמליים, גם אלה הקלים, הוא במנוע המותקן בהם. המנוע הוא המכונן את ייחודם, והוא שנתן להם את שמם. הוא התוספת שבלעדיה אין. אינני נדרשת כאן למבחן של "עיקר וטפל", שחברי הטעים בצדק כי אינו המבחן הרלוונטי, אלא לצורך לעמוד על מכלול מאפייניו של כלי רכב כאשר באים להשיב על השאלה אם הוא רכב מנועי אם לאו. הודות למנוע, במקרה הרגיל מגיעים האופניים החשמליים ממקום למקום במהירות רבה יותר מזו של האופניים ה"רגילים" וללא המאמץ הפיזי המוכר לרוכבי האופניים. מדובר אפוא בכלי רכב חדש, גם אם דומה בחלק ממאפייניו לאופניים הישנים והמוכרים.

30. ראוי להפנות גם להגדרה המילונית של המונח "מנוע":

"מוטור, מכשיר או מתקן ההופך אנרגיה בצורה כלשהי
לצורה מכנית" (ראו: מלון אבן שושן המרכז (2004)).

הגדרה זו מלמדת אם כן שמדובר במתקן הממיר אנרגיה מסוג אחד לאנרגיה מכנית. קשה לחלוק על כך שמאפיין זה מתקיים באופניים החשמליים. אכן, הפרשנות המילונית אינה חזות הכול, אך היא ודאי נתון חשוב שיש בו כדי להשלים את הדיון בדבר משמעותה של לשון החוק. להרחבת היריעה אפשר לציין כי המילה "מנוע" חודשה

בשפה העברית ביחס למונח הלועזי "מוטור", המבוסס על הפועל הלטיני שעניינו תנועה (movere). המוטור הוא אפוא מחולל תנועה, וזאת מעבר למשמעות האצורה במילה האנגלית engine. ואמנם, גם באופניים חשמליים, המנוע המותקן בהם הוא חלק בלתי נפרד ממה שמחולל את תנועתם.

31. זאת ועוד: המונח שניתן לאופניים חשמליים בתקנות התעבורה מלמד כשלעצמו על חשיבותו של המנוע בהם – "אופניים עם מנוע עזר". התוספת של התיבה "עזר" נסבה על "מנוע" ואך מאפיינת אותו. אין בתוספת זו כדי לגרוע מן העיקר, והוא: המנוע. כידוע, החוק אינו מבחין בין סוגי מנועים בכל הנוגע להגדרת רכב מנועי. קיומו המובנה של מנוע בהגדרה, כמו גם, כפי שכבר צוין, בכלי עצמו, הוא עדות לשוניית ברורה לתחולתו של החוק בעניינו.

32. לנוכח האמור לעיל אני סבורה כי בכל הנוגע לשאלה אם די במנוע המותקן באופניים החשמליים כדי לקבוע שהם רכב מנועי, הלשון מדברת בבירור. לעמדתי, משעה שכלי רכב מופעל באמצעות מנוע בלבד, ואלה הם פני הדברים גם באופניים החשמליים הקלים במהירות של עד 6 קמ"ש – "הרוביקון נחצה". לא למותר להזכיר כי רכב מנועי לא חדל להיות כזה אך בשל מהירותו האיטית (ראו: ע"א 81/82 לה נסיונל, חברה ישראלית לבטוח בע"מ נ' קרנית – קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים, פ"ד לז(1) 806 (1983)). כך גם בענייננו. אופניים חשמליים הם אמצעי תחבורתי שלו מנוע חשמלי המאפשר הגעה למהירות גבוהה תוך הפעלת כוח פיזי לא משמעותי. אני מתקשה לראות כיצד אין מדובר ב"רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע". בהמשך לכך, כפי שאף חברי מצייין ובמובחן מהקורקינט שנדון בעניין שפורן, לא יכול להיות ספק כי עיקר ייעודם של האופניים החשמליים הוא לתחבורה יבשתית. הדבר נכון ביחס לאופניים חשמליים קלים, וביתר שאת ביחס לאופניים חשמליים מהירים, אשר מאפשרים ככלל הגעה למהירות גבוהה אף יותר, וללא דיווש כלל.

33. אם כן, המחלוקת הראשונה ביני לבין חברי נוגעת לקביעתו כי לשון החוק "פתוחה" כאן לשתי פרשנויות. לשיטתי, מנוע הוא מנוע גם אם יש לו מאפיינים ייחודיים כאלה ואחרים. כמו כן, התשובה לשאלה אם כלי תחבורה מסוים עונה להגדרת רכב מנועי אינה נגזרת מההתייחסות אליו כרכב מנועי אם לאו לצורך רישוי, בהתחשב בכך שזו מבוססת על ההגדרות השונות, במכוון, הקבועות בפקודת התעבורה.

34. בשולי הדברים, אפנה למופע חקיקתי נוסף שעשוי להבהיר את עמדתי בסוגיית הפרשנות הלשונית – תקנות סמכויות מיוחדות להתמודדות עם נגיף הקורונה החדש

(הגבלת שהייה במרחב הציבורי והגבלת פעילות), התש"ף-2020, הקובעות כללים של "עשה" ו"אל-תעשה" בתקופת ה"סגר" בגין מגפת הקורונה. בין השאר, אוסרת תקנה 2 לתקנות אלה על יציאה ממקום מגורים או ממקום שהייה קבוע, אלא לצורך פעילויות מסוימות, בתנאים שנקבעו בה. אחד החריגים מנויים בתקנת-משנה (18) לתקנה זו, וזה נוסחו: "יציאה לצורך פעילות ספורט של יחיד או אנשים הגרים באותו מקום, ממקום המגורים, שלא באמצעות כלי רכב ממונע" (ההדגשה הוספה). אכן, התקנה לא כוללת הבהרות נוספות, אולם נקל לשער, בשים לב להקשר של פעילות ספורטיבית, כי הכוונה לא הייתה לאפשר שימוש באופניים חשמליים או בקורקינטים, כי אם לכל היותר באופניים "רגילים". ברי כי איננו עוסקים בפרשנותה של תקנה זו, אך יש בה לכאורה כדי לשפוך אור על "התחושה הלשונית הפשוטה" ביחס למונח רכב מנועי.

הפרשנות הלשונית והפרשנות התכליתית: על קרני הדילמה

35. הגם שלשון החוק ברורה, אימוץ הפרשנות הלשונית במקרה זה אינו פשוט מבחינת שיקולי מדיניות וגם משיקולים נוספים הנוגעים לחלל האסדרתי שהותר המחוקק בסוגיה. חלק מהטעמים לכך כבר פורטו – הקושי המובנה בהחלת החוק על כלי רכב שאין בעת הנוכחית אפשרות לבטחו והשינוי האפשרי בדפוסי רכיבה שיש בהם אלמנטים חיוביים, דהיינו הגברת השימוש בתחבורה "ירוקה" ויעילה. טעם נוסף שראוי להידרש אליו, נוגע לרציונלים המקוריים שעמדו ביסודו של חוק הפיצויים. חוק הפיצויים נועד לתת מענה לתאונות דרכים הנובעות משימוש ברכב מנועי בשל הסיכון הגדול במיוחד שכרוך בשימוש זה, בהשוואה לשימושים בכלי רכב מסורתיים, כדוגמת אופניים או כרכרה שרתום לה בעל חיים. דברי ההסבר להצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 5), התשמ"ב-1982, שאליהם הפנה חברי בפסקה 28 לחוות דעתו, ציינו במפורש את הדברים הבאים:

"מוצע להבהיר כי המבחן לשימוש ברכב המטיל אחריות לפיצוי על פי חוק הפיצויים, קשור בסיכון ה'תנועתית', בהתאם לתורה ה'תחבורתית' המקובלת כיום [...] רק שימוש תחבורתי ברכב שגורם לנזק גוף מצדיק פיצויים לפי חוק הפיצויים" (שם, בעמ' 81).

36. כאשר מביאים בחשבון רציונל זה, אשר הוזכר לא אחת בפסיקה (ראו למשל: רע"א 8061/95 עוזר נ' אררט חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נ(3) 532 (1996)), קשה להלום תוצאה שלפיה אופניים חשמליים לא יבואו בגדר ההגדרה של רכב מנועי, בשים לב לסיכון הכרוך בשימוש בהם. אמנם כן, אפשר שיש טעם בהוצאת האופניים החשמליים הקלים מכלל ההגדרה של רכב מנועי, הגם שמהירות הנסיעה בכלי רכב אינה הקריטריון

המכריע לצורך הגדרתו כרכב מנועי. אולם, על פני הדברים, לנוכח הגבלת המהירות המקסימלית האפשרית ברכיבה על אופניים חשמליים קלים, הסיכון הכרוך בשימוש בהם שונה בעיקרו מן הסיכון הנלווה לרכב מנועי במקרה הרגיל. לעומת זאת, ועל-פי אותו רציונל, יש טעם רב בטענה שאין להוציא מכלל ההגדרה של רכב מנועי אופניים חשמליים מהירים. בשוק האופניים החשמליים בישראל ישנם כיום מגוון סוגים של אופניים חשמליים, כאשר כפי שצוין, לא פעם "אלתור" פשוט יכול להפכם למהירים יותר, לנטולי דוושות, או לכאלה שאינם עומדים בתקינה שנקבעה ושעליה עמד חברי. אופניים אלה, בין בשל היעדר פיקוח על השינויים שנעשים בהם באופן לא רשמי ובין בשל המהירויות הגבוהות שהם עשויים להגיע אליהן, עלולים להסב סכנה משמעותית שעונה גם עונה על התכלית העומדת בבסיסו של חוק הפיצויים, כמפורט לעיל.

37. לכך יש להוסיף, כפי שיוסבר להלן, כי ההחצנה השלילית של אופניים חשמליים מהירים היא משמעותית, ושונה לאין ערוך מזו של האופניים החשמליים הקלים. מעבר לעובדה שכיום מדובר בכלי רכב שאינו מפוקח בישראל, ובהתאם לכך חשוף לסכנות מוגברות הנובעות מההתאמות שנעשו בו שלא כדין, המהירות שאליה הוא יכול להגיע (שכאמור איננה מפוקחת גם היא) מצדיקה להבחין בינו לבין האופניים החשמליים הקלים. יצוין כי התייחסות לפן של הסיכון היחסי הכרוך בשימוש באופניים חשמליים מתבטא במשפט ההולנדי בתחום זה באופן מעניין. בהולנד, הידועה כאחת המדינות הידידותיות ביותר לאופניים (ראו גם: יעל הדר "תאונות אופניים חשמליים – נתונים, גורמי סיכון, התנהגויות ואמצעים להתמודדות עם התופעה" הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים 4 (2018) (להלן: דו"ח הרלב"ד על אופניים חשמליים)), החוק המסדיר את האחריות לנזקים הנגרמים בתאונות דרכים מחיל כלל מיוחד לגבי מצבים של פגיעת רכב מנועי בצדדים שלישיים שאינם מצויים ברכב מנועי, וזאת בהתחשב בסיכון המוגבר הצפון להם (סעיף 185 לחוק הדרכים (Wegenverkeerswet) משנת 1994). בהקשר זה נודעת חשיבות לכך שמן ההגדרה של רכב מנועי בחוק הוחרגו רק אופניים חשמליים קלים.

38. האם אפשר להבחין בין שני סוגי הכלים – האופניים הקלים והאופניים המהירים – תוך הדגשה של תכלית החוק, על דרך פרשנות בלבד וללא תיקון חקיקתי? התלבטתי בשאלה זו. אולם, בסופו של דבר, סברתי כי יש להשיב עליה בשלילה. תכלית החוק הייתה מחייבת להבחין בין סוגים שונים של אופניים חשמליים על-פי מאפיינים טכניים מובהקים ומגבירי סיכון (כדוגמת מהירות מקסימלית). זוהי רגולציה טכנית מפורטת שמטבע הדברים אינה מתאימה למלאכת השפיטה, כזו שעשויה גם להיות מורכבת למדי במישור המעשי ולחייב הזדקקות למומחיות.

39. האם ניתן להתבסס על כך שתקנות התעבורה, כפי שתוקנו בשנת 2014 (תקנות התעבורה (תיקון מס' 12), התשע"ד-2014) אינן רואות באופניים חשמליים קלים כלי תחבורה שהוא רכב מנועי? אינני סבורה כך. מעמדו הנורמטיבי של חוק הפיצויים גובר – בכל הכבוד – על הקבוע בחקיקת משנה. הדברים יפים גם אם מדובר בחקיקת משנה שזכתה לאישור במתכונת של ביקורת פרלמנטרית בהקשר של העבירות הפליליות שקבועות בה (ראו: סעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977, וכן באופן כללי: רע"פ 8182/18 מושיא נ' מדינת ישראל, פסקאות 52, 54 ו-106 לפסק דיני (18.2.2020)). תפקידה של הכנסת כמבקרת הוא שני לתפקידה כמחוקקת, וברי כי הליך הבחינה הנעשה על-ידה הוא אחר. על כך יש להוסיף, כי מכל מקום, התיקון האמור אינו יכול לשמש בסיס למענה לפרשנות הדין ביחס לתאונות הדרכים שאירעו לפני שבא לעולם. כזכור, אופניים חשמליים היו בשימוש עוד קודם לכן. אין להלום מסקנה לפיה הגדרת המונח רכב מנועי בחוק הפיצויים השתנתה מכוח התיקון המאוחר בתקנות התעבורה.

40. על כן, לכל היותר, ניתן לראות בהסדר הקבוע בתקנות התעבורה ביטוי להבחנה ראויה במישור המדיניות בין אופניים חשמליים קלים לבין אופניים חשמליים מהירים, שאותה יוכל המחוקק לאמץ גם בהקשר של חוק הפיצויים. כן עשויה להיות לכך השפעה על מועד התחולה של פסק דינו, כפי שיוסבר להלן.

41. חברי כזכור סבור כי גם אופניים חשמליים מהירים אינם באים בגדרי החוק, והזכיר בהקשר זה את הדוגמה של רכב שבוצע שינוי בשלדתו. אולם, לשיטתי, הנדון אינו דומה לראייה. ראשית, כפי שחברי עצמו מסביר, רכב ששונתה שלדתו אינו הופך ללא-רכב, כי אם לרכב שונה. בניגוד לכך, מאחר שלשיטתו של חברי הגורם שבמידה רבה מונע מן האופניים החשמליים להיחשב כלי רכב מנועי הוא הדושה – המעבר מ"תקני" ל"לא תקני" הוא לכאורה בבחינת מעבר מרכב לא מנועי לרכב מנועי. למעשה, הדוגמאות הקרובות יותר למקרה שבפנינו נסבות על המקרים שבהם מה שהיה כלי רכב מנועי חדל להיות כזה משום שהוצא ממנו המנוע (ראו והשוו: ע"א 674/85 "אליהו" חברה לביטוח בע"מ נ' ז'ק, פ"ד מג(1) 356 (1989)). העיקרון הנלמד מהן הוא ש"קו פרשת המים" מצוי במעבר ממעמד של כלי רכב שהוא "מנועי" לכזה שאינו, וכך גם להפך. שנית, במישור של שיקולי המדיניות, מן הטיעונים שהוצגו בפנינו ניתן היה להבין כי התופעה של אופניים חשמליים מהירים (או "לא תקניים") איננה שולית, והיא בהחלט כזו המסכנת ביתר שאת את הולכי הרגל בשים לב למהירות שהללו יכולים להגיע אליה. אין מדובר אפוא במקרה נדיר ובלתי טיפוסי. משמעות הדברים היא שהלכה למעשה הולכי רגל יהיו נתונים לסכנת פגיעה על-ידי כלי רכב מסוכנים שאינם מבוטחים, אך

דווקא הם – ולא הרוכבים באופניים חשמליים שנהנים מתועלתם – יהיו חשופים לסיכון הכרוך בכך. דווקא תכליתו הסוציאלית של החוק זועקת במצב דברים זה – גם אם מבחינה כמותית מרבית הנפגעים בתאונות שבהם מעורבים אופניים חשמליים הם דווקא רוכביהם, ולא הולכי הרגל.

42. יש להודות: פסק דיני אינו כולל מענה של "כיסוי" לרוכביהם של אופניים מהירים. הוא מתמקד בכך שיימצא מענה לרוכבי האופניים הקלים: בין שתוחל עליהם חובת ביטוח, ובין – וייתכן שזה התרחיש המסתבר יותר – שהמחוקק יחליט להחריגם מהגדרת "רכב מנועי". האם היעדר ה"כיסוי" האמור הוא תוצאה קשה? אינני סבורה כך. חוק הפיצויים אינו מעניק פיצוי במצבים רבים נוספים של אי-חוקיות ברורה בשימוש בכלי רכב מנועיים, כמפורט בסעיף 7 לחוק (נהיגה ללא רישיון, פגיעה במכוון וכולי).

מה ניתן ללמוד מן המשפט ההשוואתי?

43. השימוש באופניים חשמליים אינו ייחודי כמובן לישראל, וניסיון רב הצטבר בתחום זה במדינות אחרות, חלקן כאלה הידועות כ"מעצמות" של אופניים, כדוגמת הולנד. מעניין אפוא לפנות ולראות כיצד אלה מתייחסות לאחריות בגין שימוש באופניים חשמליים. כפי שאסביר, ככלל עיון השוואתי מועיל במיוחד בהקשר הנוכחי הוא זה שמתמקד במשפט האירופי, וזאת ממספר טעמים. ראשית, בארצות הברית ההסדרה היא במידה רבה מדינתית, מפוזרת ולא אחידה (ראו: John MacArthur & Nicholas Kobel, *REGULATIONS E-BIKES IN NORTH AMERICA* (Transportation Research and Education Center, 2014); Ken McLeod, *Bicycle Laws in the United States – Past, Present, and Future*, 42 *FORDHAM URBAN L.J.* 869 (2015)). שנית, הסדרת הרכיבה באופניים חשמליים בישראל כפי שזו מוצאת את ביטויה בהגדרתם בתקנות התעבורה מבוססת על התקינה האירופית (כפי שעולה מהגדרת "אופניים חשמליים" בהן).

44. חברי הקדים והתייחס אף הוא להיבטים השוואתיים מסוימים, ובהקשר זה הצביע על כך שבאירופה אופניים חשמליים קלים מוחרגים ממשטר הרישוי שחל על רכב מנועי. הדברים נכונים, אך מציגים – למיטב הבנתי – תמונה שאינה מלאה. התייחסות להסדרה הכוללת של תחום האופניים החשמליים במשפט האירופי מוליכה בעיני למסקנה שונה, ומחזקת את הצורך בהתערבות חקיקתית גם אצלנו.

45. ראשית, המשפט האירופי כולל התייחסות קונקרטיית לסוגיהם השונים של האופניים החשמליים. כמו כן, כאשר הוחלט על החרגה של אופניים חשמליים מן

ההגדרה של "רכב מנועי" – כפי שנעשה ביחס לאופניים חשמליים קלים – היא נעשתה במפורש וצומצמה לסוג זה של אופניים חשמליים בלבד.

46. שנית, חשוב להבחין בין ההסדרה של נושא האופניים החשמליים לצורכי רישוי לבין ההסדרה של נושא זה לצורכי ביטוח. חברי הפנה לתקנה האירופית בנושא רישוי (Regulation (EU) No 168/2013) והראה כי אופניים חשמליים קלים הוצאו מתחום הרישוי של כלי רכב מנועי. אולם, לא זו השאלה שבפנינו. גם בישראל אופניים חשמליים קלים הוכפפו למשטר שאינו כולל חובת רישוי. השאלה שבה עלינו להתמקד היא שונה, גם אם קשורה, והיא אם אופניים חשמליים נחשבים לכלי רכב מנועי לצורך המשפט האזרחי ונשיאה בחביות במסגרתו. השיקולים הנוגעים לחובת ביטוח אינם בהכרח זהים לאלה של רישוי, והם נוגעים להשלכות השימוש באופניים חשמליים על צדדים שלישיים החשופים לסיכונים שהם יוצרים.

47. נושא חובת הביטוח ביחס לרכב מנועי (אחריות צד שלישי) מוסדר בדירקטיבה אירופית שונה (Directive 2009/103/EC). דירקטיבה זו הייתה נושא לעבודה של עדכון ותיקון, כשאחד הנושאים שעמד במרכז הדיונים היה החלתה של חובת הביטוח על השימוש באופניים חשמליים. המלצתה של הנציבות האירופית (European Commission) הייתה להחיל חובת ביטוח אף על אופניים חשמליים (Com (2018) 336) מחודש מאי 2018). הפרלמנט האירופי דחה המלצה זו, שאינה עומדת כעת על הפרק. עם זאת, ההמלצה היא לחזור ולבחון עמדה זו בהמשך, ומכל מקום היא מתייחסת גם לכלי רכב דומים, הגם שאין בהם אלמנט של דיווש, כדוגמת סגווי. בכל מקרה, אין כוונה להחריג מחובת הביטוח אופניים חשמליים מהירים. ההתלבטות הייתה ביחס להרחבתה של חובת הביטוח על אופניים חשמליים קלים, ולא ביחס לצמצומה כך שלא תחול על אופניים חשמליים מהירים.

48. הדיון במשפט ההשוואתי מגלה אפוא תמונה מורכבת שמייחסת משקל לרצון לעודד שימוש באופניים חשמליים תקינים שהם "ירוקים" – אך זאת מכוח חקיקה מפורשת, ותוך הבחנה ברורה בין אופניים חשמליים קלים לכאלה שמידת הסיכון הכרוכה בהם גדולה בהרבה (ראו: Matthew Watson, *A Bird, Lime, Skip, and a Jump*: *Towards E-Scooter Regulation*, 44 NOVA L. REV. 261 (2020)).

הצורך במתן מענה רחב ומחירי ההכרעה הקואיטטיבית

49. מנקודת מבטי, קיים קושי משמעותי במשקל שחברי מייחס למאפיין של דיווש באופניים חשמליים קלים על מנת להוציאם מכלל ההגדרה של רכב מנועי. קושי זה מתעורר לא רק בהיבט הטכנולוגי, אלא גם במישור המעשי. כידוע, מאפיין זה אינו מתקיים בכלי רכב "קלים" אחרים הנעים כיום בכבישים, כדוגמת קורקינט חשמלי וסגווי. המבחן שאימץ חברי מבחין לכאורה בין האופניים החשמליים הקלים לבין כלי רכב אלה, חרף היעדרה של הבחנה ממשית ביניהם במישור הפונקציונלי או מהיבט הסיכון. זאת ועוד: מן הטיעון שבפנינו ניתן היה ללמוד כי נכון להיום חברות הביטוח נכונות להתייחס לרוכבי קורקינטים חשמליים הנפגעים בתאונות כאל הולכי רגל, כלומר אינן רואות בהם רוכבים של רכב מנועי. אולם, ככל שהמבחן שמציע חברי – המתבסס על המרכיב הפיזי של הדיווש – יתקבל כהלכה, אין ערובה לכך שחברות הביטוח לא יעדכנו את עמדתן כמתחייב ממנו ויתייחסו לקורקינטים החשמליים כאל רכב מנועי, על כל המשמעויות הכרוכות בכך מבחינת העדר פיצוי לרוכביהם. ואם כך – מה הועילו חכמים בפירושם?

50. במבט רחב יותר, אני סבורה שהמבחן שמציע חברי לא צפוי לתת מענה גם לחידושים אפשריים נוספים בתחום התחבורתי. הקושי הכרוך בכך שהחלת המבחן שמציע חברי גוזרת לכאורה הבחנה בין אופניים חשמליים קלים לקורקינט חשמלי הוא אך דוגמה. איננו יכולים לעצום את עינינו ולהתעלם מהמציאות התחבורתית והטכנולוגית ההולכת ומתפתחת.

תכלית החקיקה וצומת האינטרסים

51. חברי מתייחס לתכלית הסוציאלית של חוק הפיצויים, וזו מובילה אותו להגן באופן גורף על כלל הרוכבים באופניים חשמליים, קלים ומהירים כאחד. זאת, כאמור, בהתחשב במספר הרוכבים הנפגעים בתאונות עם כלי רכב מנועי ובצורך, לשיטתו, "להיטיב עם רוכבי האופניים החשמליים, שנפגעים באורח קשה ולעיתים קשה מאוד, בתאונות המערבות אופניים חשמליים, והם גם רוב הנפגעים" (פסקה 56 לפסק דינו). מבחינתי, ככל שהתכלית הסוציאלית נגד עינינו, דווקא את הולכי הרגל אין לשכוח, ולא כל שכן להעדיף על פניהם את רוכבי האופניים החשמליים (ראו גם: בג"ץ 8534/12 קופלמן נ' משטרת ישראל (1.1.2014); בג"ץ 2759/15 קופלמן נ' משטרת ישראל ((31.10.2016)).

52. שיקול חשוב נוסף שראוי להביא בחשבון בתחום זה, ואשר לו היבטים כלכליים ברורים, לצדה של התכלית הסוציאלית, הוא החתירה להכוונת התנהגויות יעילה במובן של הפנמת העלויות הכרוכות בשימוש בכלי רכב שונים. חובת הביטוח שעליה נשען

משטר האחריות שבחוק הפיצויים גורם לכך שפעילות מסוכנת (גם אם רצויה חברתית) – במקרה זה הנהיגה בכלי רכב מנועי – תישא בעלויותיה. תשלומי הביטוח שבהם נושאים הנהגים בכלי רכב אלה גורמים להפנמת העלויות הכרוכות בסיכון. באופן דומה, נכון לקבוע שהרוכבים באופניים חשמליים הם שיפנימו את עלויותיה. הדברים יפים ללא כל הסתייגות ביחס לאופניים חשמליים מהירים. למעשה, הם נכונים במידה לא מבוטלת גם ביחס לאופניים חשמליים קלים. עם זאת, ביחס לאחרונים ייתכן שיש מקום לאיזון בין השיקול של הפנמת עלויות לבין השיקול של התועלת החברתית הצפונה בשימוש בהם מבחינת העידוד למעבר לתחבורה ירוקה. כך או כך, הולכי הרגל אינם מעורבים בפעילות המסוכנת עצמה ואין כל סיבה להחצנת עלויות השימוש באופניים חשמליים כך שהם יפנימו את הסיכונים הכרוכים בכך.

“הפיל שבחדר”: ההסדרה המתאימה של הביטוח לאופניים חשמליים (ודומיהם)

53. בשלב זה, נותרו אפוא שני חששות נוספים שהועלו לאורך הדרך ויש להידרש אליהם: ייקור השימוש באמצעי תחבורה זול וירוק כתוצאה מהטלתה של חובת ביטוח, והיעדר הגנה על רוכבים שלא יעמדו בחובת הביטוח האמורה.

54. האם אכן יש לחשוש מכך שגישתי תוביל לייקור השימוש באופניים חשמליים? לא בהכרח. כאמור לעיל, קיימת האפשרות של פטור מחובת ביטוח. אפשרות זו היא בהחלט ראויה, לנוכח הניסיון המצטבר ביחס לשימוש באופניים חשמליים קלים, לרבות בימים של משבר הקורונה, כאשר העומס בתחבורה הציבורית מקבל משמעויות נוספות. על כך יש להוסיף, כי גם אם תחול חובת ביטוח, לא בהכרח “כצעקתה”. לא אחת אופניים חשמליים אינם משמשים למטרות פרטיות, כי אם כאמצעי להפקת הכנסות בידיהם של גורמים עסקיים (חברות שליחויות למשל). גורמים אלה לבטח יכולים להפנים את העלות הכרוכה בביטוח, כפי שהם נושאים בעלויות אחרות שנדרשות להם להפקת הכנסה (ובמידת הצורך מגלגלים ו”מפזרים” אותן לצדדים שלישיים). אדרבה, היעדרה של חובת ביטוח עשוי דווקא לגרום לעיוות של הסטת שימושים, אף של גורמים עסקיים, משימוש באופנועים שחייבים בביטוח יקר, או מאופניים רגילים שהם גם “ירוקים” וגם יוצרים החצנות שליליות פחותות – לשימוש באופניים חשמליים. אם כן, אומר ביחס לחששות שהביע חברי כי לא “כצעקתה”.

55. הקושי הנוסף העולה מן הגישה המוצעת על-ידי, ממוקד כאמור באפשרות שכל עוד לא תוסדר האפשרות לרכישת ביטוח שיכסה את השימוש באופניים חשמליים, ורכביהם ייוותרו ללא זכאות לפי חוק הפיצויים. לחלופין – כאשר הדבר יוסדר, ביטוח

זה עלול להיות יקר, וכך קיים חשש כי הלכה למעשה במקרים רבים רוכבים ייסעו ללא ביטוח, ועל כן במקרה של תאונה יישארו ללא כל כיסוי לפי החוק.

56. המענה הראשון לקושי הוא זה שכבר נרמז: על המחוקק לתת דעתו להתייחסות הראויה לאופניים חשמליים בהקשרה של הגדרת רכב מנועי. זהו מסוג הדברים שנדרשת בהם נקיטת עמדה חקיקתית ברורה. יש אף מקום להניח כי החרגתם של אופניים חשמליים מסוימים (קרוב לוודאי שאלה המכונים קלים) מהגדרת רכב מנועי להבדיל מאחרים בשיטות משפט אחרות – תשמש מודל לחקיקה בישראל.

57. כמובן, יש לתת את הדעת אף לאפשרות שההגדרה בחוק לא תתוקן. במקרה זה, חוק הפיצויים יחול גם על אופניים חשמליים קלים. תוצאה זו תחייב קבלת החלטות הנוגעות להסדרי הביטוח שיחולו עליהם, שעשויה להיות מורכבת, אך אינה אתגר בלתי צליח. הפיקוח על שוק ההון, החיסכון והביטוח יצטרך להקדיש לכך חשיבה, ואולי לפתח מודלים חדשים של ביטוח. כך, ניתן יהיה לשקול שינוי חקיקה שיאפשר לבטח את האופניים החשמליים במתכונת של ביטוח אישי שירכוש הרוכב לצורך שימוש בכלל המקרים שבהם ירכב על כלי רכב מסוג זה, תהא הבעלות בו אשר תהא. כשם שאנשים רוכשים ביטוחים אינדיבידואליים שאינם תלויי מקום או חפץ, דוגמת ביטוח בריאות פרטי, כך ניתן להעלות על הדעת ביטוח של אופניים חשמליים שיחול בכל מקרה שבו אדם ישתמש בזוג אופניים כזה, בין אופניים חשמליים המצויים בבעלותו ובין כאלה ששכר. אין ספק כי דרושה לכך חשיבה מעמיקה. היא עשויה להיות מלווה בהחלטות שלטוניות נלוות, כדוגמת סבסוד של הביטוח מטעמים של עידוד השימוש בתחבורה "ירוקה", בדומה לסבסוד של פעילויות אחרות שהמדינה מבקשת לעודד. ביטוח יקר לרוכבי אופניים חשמליים אינו גזירת גורל. כך או אחרת, הדרך להתמודד עם מורכבותה של הסוגיה אינו יכול להיות השלמה עם חשיפתם של הולכי הרגל – שאין להם אמצעי התגוננות כלשהו בצאתם מן הבית ובפועל הם הגורמים המזיקים פחות במרחב הכביש – מבלי שניתן להם מענה של ממש.

58. תפקידנו כשופטים הוא לפרש את החוק ולהציג את השאלות שפרשנות זו מעוררת. שאלות כמו מה צריכה להיות חלוקת העלויות בין המשתמשים בדרך, אלו אמצעים תחבורתיים יש לעודד ואלו יש להימנע מלעודד – הן עניין מובהק של מדיניות כלכלית וחברתית, שעל רשויות השלטון להכריע בהן. על משרד התחבורה לקיים עבודת מטה בנושא ולבחון: באיזו מידה יש נכונות לסבסד את הביטוח של רוכבי האופניים החשמליים (ודומיהם)? מהי מתכונת הביטוח המתאימה, כאשר ניתן בהחלט לשקול ביטוח אישי של מי שנוהג לרכב על אופניים חשמליים – להבדיל מביטוח צמוד רכב,

כמו במקרה של מכוניות ואופנועים? האם יש לגזור דין שונה ביחס לאופניים חשמליים המשמשים לצרכיו של עסק? ועוד. ככל שהתשובות יינתנו מהר יותר – כן ייטב.

האם ניתן להסתפק בפתרון "פרקטי"?

59. לכאורה, פסק דינו של חברי נהנה מיתרון במישור המעשי. הוא נותן מענה מידי לחשש מפני העדר פיצוי לרוכביהם של אופניים חשמליים, שעל-פי הנתונים שנמסרו הם הנפגעים במרבית התאונות, וזאת ללא צורך בתיקון חקיקתי. מעבר לכל טיעון משפטי, קיים "פיתוי" בהיענות לפתרון כזה, שאינו מצריך "דרך ייסורים" של חקיקה ומחלוקות קשות ביחס למדיניות הרצויה. אולם, אני סבורה שבמקרה מורכב זה, אין להיכנע לפיתוי.

60. דווקא בכל הנוגע למדיניות חברתית וכלכלית, שלה השלכות חלוקתיות מובהקות, יש מקום להכרעה חקיקתית. מעבר לכך, כפי שכבר הראיתי, הפתרון של חברי יוצר הטיה בלתי צודקת נגד הולכי רגל, גם במקרה של פגיעה בגין רכיבה בלתי חוקית באופניים חשמליים מהירים. הוא צופן סכנה של תוצאות לא אחידות בהשוואה בין אופניים חשמליים קלים לכלי רכב אחרים שאינם שונים מהם בהרבה, כדוגמת קורקינטים.

61. למעשה, אף נתונים הפתוחים לעיון הציבור בדו"חות של הרלב"ד מלמדים כי אין להיכנע לפיתוי קצר הטווח. לא למותר לציין הדו"ח העדכני משנת 2018 מתאר את האופניים החשמליים כ"כלי רכב לכל דבר" (ראו: דו"ח הרלב"ד על אופניים חשמליים, בעמ' 11). ניתן להוסיף, כי בדו"ח המתייחס לקורקינטים צוינה העלייה החדה במספר התאונות שבהם אלה מעורבים (ראו: גל סרוקר "קורקינטים חשמליים – נתונים, גורמי סיכון וכיווני פעולה" הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים 7-8 (2020)).

62. ראוי להדגיש כי הפרשנות המוצעת על-ידי תחייב היערכות חקיקתית. ההכרה בכך שאופניים חשמליים, על סוגיהם השונים, הם רכב מנועי אמורה לשמש אך נקודת מוצא להסדרה מתאימה של הסוגיה המורכבת שלה פנים רבות, תוך שקילת האפשרות של החרגת האופניים החשמליים הקלים מתחולתם של חוק הפיצויים ופקודת הביטוח. אולם, לעמדתי, הסדרת טיבה והיקפה של ההחרגה היא עניין למחוקק לענות בו.

63. למעשה, הצורך בהכרעה חקיקתית במקרה זה נובע לא רק ממורכבותה של הסוגיה, אלא גם משיקולים דמוקרטיים מובהקים. ההכרעה בשאלה אם מדובר ברכב מנועי אם לאו היא הכרעה בסוגיה חברתית-כלכלית, שלה השלכות חלוקתיות. השאלה

אם יש להעדיף את רוכבי האופניים החשמליים, לנוכח תרומתם לתחבורה ולכלכלה, למשל, או את הולכי הרגל הנפגעים, לא אחת אנשים מבוגרים, אינה כזו שהתשובה לה היא משפטית. זוהי הכרעה של מדיניות. ממש כמו שאלות הנוגעות להיקף השימוש באופניים חשמליים ולמידה שבה יש להרחיבו, אשר חוזרות ועולות בזירה הציבורית.

64. יוער בהקשר זה כי בסיכומיה ציינה המדינה שהסוגיה נבחנה לעומק בעשור האחרון, אך לא פורט כלל מה נעשה בהקשר זה. כפי שציין חברי, לפני יותר משנתיים נדחתה על הסף עתירה לבית משפט זה, בשבתו כבית משפט גבוה לצדק, שכוונה להסדרת השימוש באופניים וקורקינטים חשמליים (גם יחד), ובכלל זה בכל הנוגע להנהגתו של ביטוח חובה ביחס לשימוש בהם. העתירה נדחתה על הסף בשל אי-מיצוי הליכים (ראו: בג"ץ 6917/17 אסל בר לביא נ' המפקח על הביטוח באגף שוק ההון הביטוח (10.6.2018)). הדברים היו נכונים בפן הדיוני, ואין ספק שאין מקום להקדים הגשת עתירה לפנייה לרשויות. מכל מקום, דומה שהגיעה העת למצות את הליך קבלת ההחלטות בנושא.

תחולתו של פסק הדין במישור הזמן

65. בשלב זה, ושוב במישור הפרקטי, מתעוררת השאלה אם הפרשנות שהצעתי לחוק הפיצויים אמורה לחול בהתאם לכלל הרגיל – גם ביחס למקרים שאירעו בעבר, או רק כלפי העתיד, ואף זאת לאחר תקופת היערכות מסוימת.

66. למעשה, קיימות בהקשר זה שלוש חלופות – שתי חלופות קיצון, ובצדן חלופת אמצע, כמוסבר להלן.

67. חלופת קיצון אחת היא החלת הפרשנות המוצעת על-ידי בהתאם לכלל הרגיל שחל על תקדימיו של בית משפט זה: על כלל המקרים, לרבות אלה שהתרחשו בעבר. הגם שזהו הכלל הרגיל, נראה כי יישומו מוקשה מאוד בנסיבות העניין. חלופה זו עלולה להוביל לתוצאות קשות ביותר מבחינתם של הרוכבים באופניים חשמליים, וזאת בנסיבות שבהן יכלו לכאורה להסתמך על כך שלא קיבלו כל אינדיקציה מהמדינה ורשויותיה שעליהם לרכוש ביטוח, ואף לא נפתחה בפניהם האפשרות לעשות כן.

68. חלופת הקיצון האחרת היא להשעות את כניסתה לתוקף של הפרשנות לצורך "תקופת היערכות" של רשויות המדינה – על מנת שתהא שהות להחליט האם יש לתקן את חוק הפיצויים ולהחריג ממנו את האופניים החשמליים הקלים וכלי רכב אחרים הדומים להם, או לחלופין להסדיר את נושא הביטוח ביחס אליהם. חלופה זו מגנה באופן

מוחלט על הסתמכותם של רוכבי האופניים החשמליים. עם זאת, היא שוללת זכויות לפי חוק הפיצויים מהולכי רגל תמימים, חרף תחולתו המפורשת של החוק עליהם (לפחות לשיטתי).

69. בנסיבות אלה, אני סבורה שיש לנסות ולאמץ דרך ביניים, המבוססת על השהייה מוגבלת של שתיים מההשלכות הנגזרות מהפרשנות המוצעת על-ידי: החלת החרג הקבוע בסעיף 7(5) לחוק הפיצויים על רוכבי אופניים חשמליים ללא ביטוח; והעבירה הפלילית הקבועה ביחס לכך בסעיף 2 לפקודת הביטוח, בהתאמה. משמעות הדברים היא הגנה על הסתמכותם של רוכבי האופניים החשמליים, מבלי לשלול את זכאותם של הולכי הרגל שנפגעו על-ידם. אף זה אינו פתרון מושלם מאחר שהוא כרוך בהשתת נטל הפיצוי של הולכי הרגל על קרנית, בתקופת הביניים שעד להסדרת הנושא. זאת, הגם שחוק הפיצויים מכוון לכך שפיצוי על-ידי קרנית יהא הסדר "שירי" למקרים של חסר בביטוח. במובן זה, הפתרון המוצע על-ידי אינו אופטימלי. אולם, מאחר שמדובר בתקופת ביניים שאמורה להיות קצרה יחסית דומה שזהו הרע במיעוטו. זוהי הרעה הפחותה בהשוואה לחלופה של שלילת זכויותיהם של הולכי הרגל.

סוף דבר

70. לעמדתי, אופניים חשמליים, על סוגיהם, עונים להגדרת רכב מנועי. יחד עם זאת, במישור המדיניות, ייתכן שקיימים טעמים טובים להחרגת האופניים החשמליים הקלים מהגדרה זו, ובהתאם לכך מחוק הפיצויים (בהתחשב בדמיון היחסי בינם לבין אופניים "רגילים" שעליהם החוק לא חל, כמו גם ביתרונותיהם ככלי רכב "ירוק" וזול). אולם, הכרעה זו היא עניין להסדרה על-ידי המחוקק. פרשנות משפטית גרידא אינה יכולה להעניק תשובה ביחס לכך, ומנגד, היא אינה יכולה להתעלם מן התוצאות העולות מנוסחו הקיים של חוק הפיצויים.

71. הגם שהפרשנות המוצעת על-ידי עשויה להיראות כ"מחדשת" – נוכח העובדה שהרגולטורים הרלוונטיים נמנעו מלהתייחס אל האופניים החשמליים הנעים בכבישים כאל רכב מנועי – לאמיתו של דבר אין בה כל חידוש. היא מבוססת על לשון החוק ומבקשת להימנע מהנהגת רפורמות בתחום תחולתו על דרך פרשנות. דווקא גישתו של חברי, שכביכול "מאשרת" את המצב הקיים מחוללת שינוי של ממש, בכך שהיא פוטר מתחום תחולתו של החוק כלי רכב מנועיים לכל דבר ועניין.

72. לא אוכל לסיים מבלי לציין כי הדרך הארוכה והמפותלת שבה הלכנו מחדדת לקחים שיש מקום להפיק גם במבט הצופה פני עתיד. ההימנעות מעדכונו של חוק הפיצויים למציאות התחבורתית החדשה, כמו גם אי-ההסדרה של תחום הביטוח ביחס לכלי רכב חדש שהפך חלק ממנה, התפרצה בפנינו באחת. ניתן להצטער על כך. חוק הפיצויים נועד כאמור לתת מענה כולל למציאות תחבורתית, אולם זו עצמה משתנה כל העת. בעוד פסק דין זה נכתב חלים שינויים נוספים במציאות התחבורתית בעולם, גם אם לא באופן מלא – זו של כלי רכב "אוטונומיים". ועל כך כבר אמרו חכמינו: "איזהו חכם – הרואה את הנולד". טוב יעשו האמונים על הרגולציה אם יאמצו בהקשר זה למצער את ההסתכלות אל ההולך ומתפתח.

73. אם כן, לו תישמע דעתי דין הערעור ברע"א 8051/19 להתקבל ודינם של הערעורים בע"א 7023/19 ו-רע"א 7451/19 להידחות במישור העקרוני בלבד. תוקפן של הקביעות המשפטיות הכלולות בפסק הדין – ככל שהן נוגעות לתחולתו של סעיף 2 לפקודת הביטוח ושל סעיף 7(5) לחוק הפיצויים – יחול מיום 1.1.2022. פרק זמן זה יוכל לשמש את הכנסת כדי לנקוט בהליך חקיקה מתאים בכל הנוגע לקביעת חריגים לתחולתם של חוק הפיצויים ופקודת הביטוח ביחס לכלי רכב חשמליים קלים, ככל שתמצא לנכון. לחלופין, פרק זמן זה יוכל לשמש את הגורמים האמונים על תחום הביטוח להסדיר בצורה מתאימה, ככל שהדבר יהיה דרוש, את נושא הביטוח לכלי רכב אלה. אציין כי לאחר שטיפול ההחלטה מהי הדרך שבה יש לבחור, תיקון החוק עצמו אינו צפוי להיות סבוך או ארוך במיוחד, ודווקא הימנעות מכך, תוך היערכות מתאימה של שוק הביטוח, היא שעשויה להתמשך על פני זמן רב יותר. בקביעתו של פרק הזמן שציינתי הבאתי בחשבון אף את זאת.

74. זהו מקרה נוסף שבו נדרשת התאמה של החוק למציאות החיים. התאמה זו נעשית לעתים על-ידי בתי המשפט ולעתים על-ידי המחוקק. במקרה דנן, שמערב הכרעות חלוקתיות בסיסיות ביחס לסיכוני המשתמשים בדרכים ראוי שההכרעה תיעשה על-ידי המחוקק עצמו.

אחר הדברים האלה

75. כעת הונח בפני גם פסק דינו של חברי השופט ד' מיינץ וכן עיינתי בהערותיו של חברי השופט עמית על פסק דיני. לא אדרש מחדש לכלל הנימוקים של שקלא וטריא, ואסתפק בדברים קצרים. בעיקרו של דבר, צר לי על התוצאה, שלוקה לדעתי בשניים:

היא מותירה את התחום של כלי הרכב החדשים הקלים הנעים בכבישים ללא מענה חקיקתי כולל, וכן מפקירה את הולכי הרגל לגורלם.

76. התוצאה שאליה הגיעו חברי מותירה סימני שאלה לגבי כלי רכב אחרים שדומים להם, כדוגמת הקורקינטים החשמליים. עודני סבורה כי חקיקה מסודרת בנושא זה היא הכרח. שתיקתו של המחוקק אינה מדברת, ולא ניתן להחליף הכרעה חקיקתית מסודרת בשאלה חברתית וחלוקתית מן המעלה הראשונה, על-ידי נבחרי הציבור, ב"וו" של תקנות התעבורה, אשר נועדו לעניינים אחרים. אני אף סבורה שלא ניתן להשלים עם פתרון שאינו טוב וכולל רק מתוך הנחה שהמחוקק לא יעשה את מלאכתו. אם עד עכשיו הצורך בהסדרה מתאימה לא היה ברור דיו – הרי שכעת הדברים התבהרו.

77. לצערי אני סבורה שהתוצאה שאליה הגיעו חברי אינה עומדת אף במבחן של ניסיון החיים. כיצד ניתן לקבוע שאופניים חשמליים מהירים, גם כאלה שבהם בוטלה פונקציית הדיווש, והמרחק ביניהם לבין אופנוע הוא כחוט השערה, אינם רכב מנועי? העיון במשפט ההשוואתי שהבאתי רק מעצים את התהייה האמורה.

78. לבסוף, וכפי שציינתי לאורך כל הדרך, אינני יכולה שלא להצר על כך שהמענה הפרקטי לכאורה שנמצא לסוגיית האופניים החשמליים מגיע כולו על חשבונם של הולכי הרגל. מחויבותנו כלפיהם אינה פחותה מזו שבה אנו נושאים כלפי משתמשי הדרך האחרים. גם אם נזקיהם של אלה נופלים במוצע מאלה של רוכבי האופניים החשמליים כל אחד מהם הוא עולם ומלואו.

ש ו פ ט ת

השופט ד' מינץ:

מסכים אני לתוצאה אליה הגיע חברי השופט עמית בחוות דעתו, לפיה אופניים חשמליים (לפי הגדרתם בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: תקנות התעבורה או התקנות)) מצויים מחוץ לגדרו של "רכב מנועי" כהגדרתו בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: חוק הפיצויים או החוק), אם כי נימוקיי שונים משלו.

כללי הפרשנות – הפרשנות המילולית

1. "רכב" או "רכב מנועי" מוגדר בחוק הפיצויים כ"רכב הנע בכוח מיכני על פני הקרקע ועיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית...". הגדרה זו מקפלת בתוכה ארבעה יסודות אשר בהתקיימם יוגדר כלי תחבורה כ"רכב מנועי": "רכב"; "הנע בכוח מיכני"; "על פני הקרקע"; "עיקר ייעודו לשמש לתחבורה יבשתית" (ראו: אליעזר ריבלין תאונת הדרכים – תחולת החוק, סדרין הדין וחישוב הפיצויים 96-100 (מהדורה רביעית, 2011) (להלן: ריבלין); ע"א 5847/96 חברה ישראלית לקירור והספקה בע"מ נ' טובח, פ"ד נ(3) 819, 830-827 (1996) (להלן: עניין טובח)). די נהיר כי אופניים חשמליים, ככלי בעל שני גלגלים המסיע את הרוכב עליהם ממקום למקום, נכנסים לגדרו של רכב הנע על פני הקרקע ומשמש לתחבורה יבשתית, כך ששלושה מבין ארבעת היסודות האמורים מתקיימים. כפי שהגדיר זאת חברי, עיקר המחלוקת מצטמצם לסוגיה הנוגעת ליסוד הרביעי – "היסוד ההנעתי", דהיינו האם אופניים חשמליים הם רכב הנע בכוח מיכני, אם לאו.

2. המונח "כוח מיכני", המצוי ביסוד ההנעתי, מתקשר להנעת כלי התחבורה באמצעות הכוח המוטורי שמייצר מנועו (ריבלין, עמ' 97). בהגדרו את המונח "כוח מיכני" כאחד מיסודותיה של הגדרת "כלי רכב מנועי", ביקש המחוקק לצמצם את סוגי כלי התחבורה הבאים בשעריו של חוק הפיצויים רק לאותם כלי תחבורה המונעים בכוח מוטורי. הווה אומר, כל אותם כלי רכב המונעים בכוחו הפיסי של אדם, דוגמת אופניים "רגילים", אינם בבחינת רכב המונע בכוח מיכני וממילא אינם באים בגדרו של חוק הפיצויים (וראו: יצחק אנגלרד פיצויים לנפגעי תאונות דרכים 44-46 (מהדורה רביעית, 2013) (להלן: אנגלרד)). על כן, בניגוד לדעת חברתי, השופטת ברק ארז אני סבור כי יש להידרש תחילה למאפייניהם הטכניים הייחודיים של האופניים החשמליים שילמדו על היסוד ההנעתי שבהם ולהכריע אם אכן מדובר ב"כלי רכב" חדש (כדברי חברתי בפסקה 29 לחוות דעתה) או שמא ב"אופניים רגילים" "משודרגים" שאינם בבחינת "כלי רכב" חדש.

3. מאפייניהם הטכניים של האופניים החשמליים פורטו בהרחבה על ידי המומחים מטעם הצדדים. מדברי המומחים ניתן ללמוד כי המאפיינים הטכניים של האופניים החשמליים דומים ברובם לאלו של אופניים רגילים (שאינם חשמליים): מבנה השלדה של שני סוגי האופניים זהה; תפקודן המכני של הדוושות מאפשר הנעה ויצירת תאוצה כשהרוכב בוחר בסיבובן; מערכות הבלמים ויתר "חלקי השליטה" זהים. כך עולה מחוות הדעת שהוגשה מטעם קרנית, מר זיו שוורץ הסובר כי: "כעקרון, 'אופניים חשמליים' זהים מבחינת המבנה הפיזי לאופניים 'רגילים'..."; וכך עולה מחוות הדעת שהוגשה מטעם משיבים 1-2 ברע"א 7451/19, המהנדס גדי וייסמן, לפיה: "אופניים חשמליים

הם אופניים להם מוסיפים מנוע חשמלי... שלדת האופניים החשמליים זהה לשלדת אופניים רגילים ללא מנוע חשמלי". הרכיב הטכני המרכזי והייחודי בו נבדלים האופניים החשמליים מהאופניים הרגילים הוא קיומו של מנוע חשמלי. שני המומחים מציינים בחוות דעתם כי המנוע החשמלי מוגדר כמנוע עזר, שתפקידו לסייע לרוכב האופניים בפעולת סיבוב הדוושות והנעת האופניים. כך עולה מחוות הדעת מטעם קרנית, בה נאמר כי: "ההבדל בין אופניים רגילים לאופניים עם מנוע-עזר-חשמלי הוא קיומה של מערכת עזר חשמלית... וכמובן מנוע חשמלי המאפשר לרוכב להסתייע במנוע החשמלי במקביל לפעולת הדיווש"; ובאותו אופן כך עולה גם מחוות הדעת הנגדית בה נאמר כי: "האופניים מונעים בכוח המנוע החשמלי המניע אותם... במהירות נסיעה שמעל 6 קמ"ש, המנוע החשמלי מפסיק לסייע לרוכב...".

4. יחד עם זאת בעוד שעל מהותו של המנוע החשמלי כמנוע המסייע להניע את האופניים אין חולק, התגלעה מחלוקת בין הצדדים ביחס למידת סיועו של המנוע החשמלי. קרנית, המדינה והמערערים בע"א 7023/19 סבורים כי כוחו הפיסי של הרוכב הוא הכוח העיקרי בהנעת האופניים החשמליים, כך שהמנוע החשמלי אך משני בפעולת ההנעה. בשל כך האופניים החשמליים לדעתם אינם נכנסים בגדרי "רכב מנועי" לעניין חוק הפיצויים [כפי שנאמר בחוות הדעת מטעם קרנית, כי: "מדובר על כן בכלי שהוא בבסיסו אופניים המונעים בכוח שאינו מכני (דיווש הרוכב) והוספת מנוע עזר המופעל רק בכוח הדיווש"]. מן העבר השני סבורים המשיבים 1-2 בע"א 7023/19 ומשיבים 1-2 ברע"א 7451/19 וכן המערערת ברע"א 8051/19 (להלן: המשיבים), כי הכוח המוטורי שמחולל המנוע החשמלי הוא הכוח העיקרי שבעזרתו מונעים האופניים החשמליים, ומכאן כי המדובר ב"רכב מנועי" לעניין חוק הפיצויים [וכפי שצוין בחוות הדעת מטעמם: "באופניים חשמליים, אין צורך בהפעלת כוח פיזי כלשהו בעת הפעלת הדוושות... מפעילים את הדוושות ללא כל מאמץ מבלי שהמאמץ הפיזי יעלה על המאמץ המושקע בלחיצה על דוושת התאוצה ברכב"].

5. אם כן, המחלוקת בין חוות דעת המומחים מתמקדת בשאלה הבאה: האם הכוח המוטורי שמחולל המנוע הוא שמייצר את עיקר הנעת האופניים (ועל כן מדובר בכלי תחבורה המונע בכוח מיכני) או שמא הוא משני בלבד לכוח הפיסי של הרוכב (ועל כן לא מדובר בכלי תחבורה המונע בכוח מיכני). בנקודה זו קובע חברי כי אין לאל ידו להכריע על פי המפרטים הטכניים וחוות דעת המומחים האם אופניים חשמליים מקיימים את היסוד ההנעתי והם בחזקת "רכב מנועי" לפי חוק הפיצויים, אם לאו. על כן פנה אל עבר הפרשנות התכליתית של המונח לאור עקרונות חוק הפיצויים ולאור שיקולים של מדיניות משפטית. ברם, לעניות דעתי המחלוקת הקיימת בין המומחים אינה כזו הגורמת לאי

בהירות עד שניתן לומר שאין בלשון החקיקה הקיימת הרלוונטית כדי להכריע אם אופניים חשמליים תקינים נכנסים לגדרו של רכב מנועי אם לאו. זאת מפני שגם אם נאמץ את חוות הדעת שהמשיבים תולים בה את יהבם – על פיה המנוע הוא הכוח העיקרי אשר מניע את האופניים החשמליים – אין להכרעה זו נפקות ביחס לשאלה הפרשנית ועדיין יש לומר כי אופניים מסוג זה אינם נכנסים לגדרו של "רכב מנועי" על פי חוק הפיצויים. בכך קיימת מחלוקת קוטבית ביני לבין חברתי. בעוד שחברתי סבורה (בפסקה 26 לחוות דעתה) שקשה לחלוק על הקביעה כי אופניים חשמליים הם רכב מנועי על פי ההגדרה הבסיסית הקבועה בחוק, סבור אני כי לא זו בלבד שיש מקום לחלוק על הקביעה האמורה, אלא שהמסקנה הפרשנית אליה הגעתי הפוכה משלה. כמאמר חז"ל, לא רק "פליגנא עלך בחדא... אלא פליגנא עלך בתרתי" (בבלי, בבא בתרא קע"א, ע"א). זאת משום שכפי שנראה להלן, על פי פשוטו של מקרא (ועל כך אין מחלוקת), אופניים חשמליים מעצם מהותם אינם אופנוע עם מנוע חשמלי, אלא אופניים עליהם מורכב מנוע עזר חשמלי (וראו בעניין זה: אהרן ברק פרשנות במשפט – פרשנות החקיקה 82 (1993) (להלן: ברק)). ואבהיר.

6. בהתאם לתורת הפרשנות המקובלת, יש להידרש תחילה ללשון החוק והמשמעויות אותן היא יכולה לשאת. הלשון היא זו הקובעת את גבולות פרשנות דבר החקיקה (ע"א 8511/18 פקיד שומה נתניה נ' דלק הונגריה בע"מ, פסקה 27 (26.1.2020); ע"א 8096/17 סקוק נ' איסחקוב, פסקה 14 לפסק דינה של השופטת י' וילנר (3.2.2019); רע"א 3961/10 המוסד לביטוח לאומי נ' סהר חברה לתביעות בע"מ בשם מגדל חברה לביטוח בע"מ, פסקה 18 (26.2.2012); ברק, עמ' 97). רק כאשר הלשון נושאת בקרבה מספר משמעויות לשוניות אפשריות, תיבחר הפרשנות המשפטית העולה מלשון החוק אשר מממשת בצורה המיטבית את תכליתו (עע"מ 4955/07 הוועדה המקומית לתכנון ולבניה רעננה נ' קרן תורה ועבודה, פ"ד סד(2) 353, 376-377 (2010); בע"מ 2255/19 פלוני נ' פלונית, פסקה 23 (23.2.2020); דנג"ץ 5026/16 גיני נ' הרבנות הראשית לישראל, פסקה 17 לפסק דינה של הנשיאה מ' נאור (12.9.2017)). בענייננו נראה כי חרף הקושי הפרשני המוצב לפנינו בהגדרת "רכב מנועי" המופיעה בחוק הפיצויים, עדיין בלשון החוק יש כדי לשכנע שאופניים חשמליים תקינים אינם נכנסים לגדרו של רכב מנועי על פי החוק. וזאת על שום מה? על שום שהשאלה היחידה הניצבת לפנינו היא אחת: האם אופניים חשמליים תקינים כמשמעות מושג זה בתקנות התעבורה, הינם בבחינת רכב מנועי על פי החוק.

7. ההגדרה של רכב מנועי בפקודת התעבורה מכוחה הותקנו תקנות התעבורה, היא הגדרה רחבה. על פי הגדרה זו, רכב מנועי הוא "רכב המונע בכוח מיכני בכל צורה שהיא"

(ההדגשה שלי – ד.מ.). על פניו אפוא, אם נאמץ הגדרה זו אל תוך חוק הפיצויים, ישנו בסיס איתן לכך כי אופניים חשמליים הם בבחינת רכב מנועי. ברם, לא זו בלבד שאין הכרח לאמץ את ההגדרה שבפקודת התעבורה על ראשה, קרבה וכרעיה לעניין חוק הפיצויים (וראו: ע"א 2606/06 שפז'ן נ' תורג'מן, פסקה 22 לפסק דינה של השופטת א' פרוקצ'יה (11.5.2010)), אלא שמחוקק המשנה, על פי הסמכויות הנתונות לו בפקודת התעבורה, ראה מקום במסגרת תקנות התעבורה להחריג באופן מפורש את האופניים החשמליים התקניים מההסדרים הקבועים בפקודה ביחס לכלי רכב מנועיים (כגון לעניין רישוי, רישום ועוד) (תקנות 39ט"ז-39"ז). תקנה 1 לתקנות (סעיף ההגדרות) מגדירה אופניים חשמליים כ"אופניים עם מנוע עזר" שהם "אופניים בעלי שני גלגלים המורכבים זה אחרי זה, שמוחקן בהם מנוע חשמלי". בחירת מחוקק המשנה לאפיין אופניים חשמליים ולכנותם כ"אופניים עם מנוע עזר" אינה מקרית, והיא באה לקבוע (כמו בכל סעיף הגדרות בחקיקה ראשית או משנית) את היקף המשמעות הלשונית של המונח המוגדר. וכפי שהגדיר זאת ברק: במסגרת סעיף ההגדרות "נותן המחוקק ביטוי ללקסיקון המיוחד בו הוא נוקט, ובכך מזהיר את הציבור ומעמידו על המובן המיוחד שהמחוקק מעניק לאותו ביטוי" (ברק, עמ' 138).

8. אמנם בדרך כלל, המשמעות העיקרית של סעיף ההגדרות באה לידי ביטוי בתוכן שיוצקת ההגדרה למונח מסוים, ופחות בלשון המונח עצמו שאותו מבוקש להגדיר. לשם הדוגמה, סעיף 1 לחוק הפיצויים מגדיר "תאונת דרכים – מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה...". התועלת הפרשנית שיש להגדרה זו נמצא בחלק המפרט את תוכן המונח "תאונת דרכים": "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף...". תועלת פחותה תמצא בשימוש במונח "תאונת דרכים" כשלעצמו, במנותק מההסבר הצמוד לו. ברם, בענייננו, שעה שעצם הגדרת המושג "אופניים חשמליים" על צורתיו השונות עשוי לצקת את התוכן למשמעות שהוא טומן בחובו, לא ניתן להתעלם מהאופן שבו בחר מחוקק המשנה לאפיינו ולכנותו. לא בכדי נבחר המושג "אופניים עם מנוע עזר" לתיאור כלי התחבורה בעל האופי הדואלי. בניגוד לדעת חברתי, המסיקה מעצם השימוש במונח "מנוע" על חשיבותו של רכיב זה בהגדרה (פסקה 31 לחוות דעתה), מוצא אני משמעות רבה דווקא במונח "עזר" הצמוד לרכיב ה"מנוע". פירושו הלשוני של הביטוי "עזר" הוא לעזור, לסייע או לתמוך בדבר מה המבצע את הפעולה העיקרית. הצירוף "מנוע עזר" מלמד אפוא כי תכליתו של מנוע כאמור הוא בסיוע לפעולה עיקרית כלשהי. לשון אחרת – אין המנוע מבצע פעולה עצמאית משל עצמו, אלא פעולתו נלווית לפעולה העיקרית של האופניים. היסק זה אף נתמך מחוות דעת המומחים מטעם שני הצדדים. כך נכתב באופן מפורש בחוות דעת המומחה מטעם קרנית: "המנוע החשמלי נכנס לפעולה כאשר רוכב האופניים מפעיל את הדוושות וכך מסייע לכוח רגליו של

הרוכב...". וכך גם נכתב בחוות הדעת הנגדית שניתנה מטעם המשיבים: "במהירות נסיעה שמעל 6 קמ"ש, המנוע החשמלי מפסיק לסייע לרוכב...".

9. על כן, על פי האופן שבו מכונים אופניים תקניים במסגרת סעיף ההגדרות שבתקנות, ברור כי אופניים חשמליים הם למעשה "אופניים" (רגילים) להם התווסף "מנוע עזר". הוזה אומר, לראיית מחוקק המשנה צירופו של מנוע העזר החשמלי אינו משנה את מהות כלי התחבורה הידוע כ"אופניים" ואינו יוצר כלי תחבורה חדש. אין המנוע משנה את האופניים והופכם לכלי תחבורה חדש שטרם נראה (פרשנות לשונית דומה אף נגזרת מלשון התקן האירופאי, עליו מבוסס התקן הישראלי הרשמי – Electrically Power Assisted Bicycle. היינו, "אופניים המסתייעים בכוח חשמלי"). אם לא תאמר כן, הדעת נותנת שמתקין התקנות היה בוחר בהגדרה מבדלת המבחינה בין כלי התחבורה המופר כ"אופניים" לבין כלי התחבורה החדש שנולד מצירוף מנוע העזר לאופניים.

10. לאור כל האמור, נוכח המסקנה הפרשנית לפיה המנוע החשמלי הינו כוח עזר לסיבוב הדוושות, אין צורך להשקפתי להידרש למחלוקת שהתגלעה בין הצדדים שעניינה מידת סיועו של מנוע העזר לרוכב האופניים. בין אם ההגדרה היסודית בסעיף 1 לחוק הפיצויים לעניין הנעה מיכנית היא בלעדית ובין אם היא העיקרית מבין שני כוחות הנעה שונים, הרי שתחת שתי הפרשנויות, אופניים חשמליים כהגדרתם בתקנות התעבורה אינם "רכב מנועי". זאת הגם שהשאלה אם מדובר ב"רכב" המונע "בכוח מיכני" עשויה להיות לעתים סבוכה. או כפי שהגדיר זאת השופט (כתוארו אז) ברק בעניין ע"א 674/85 "אליהו" חברה לביטוח בע"מ נ' ז'ק, פ"ד מג(1) 356 (1989) (להלן: עניין ז'ק):

"הדיבור 'מונע בכוח מיכני' הוא דיבור מעורפל. קל להגדיר את המקרים הקיצוניים. פשיטא, כי רכב שבו מותקן מנוע הפועל כראוי והמניע את הרכב בעת התאונה, הוא רכב המונע בכוח מיכני. בדומה, פשיטא, כי משטח, המוצב על גלגלים, זאת ותו לא, אינו רכב המונע בכוח מיכני. הקשיים מתעוררים במצבי הביניים השונים, המצויים בין הקצוות" (שם, עמ' 361).

זאת ועוד. נראה כי נוכח ההגדרה המרחיבה בפקודת התעבורה המכלילה בתוכה כל רכב המונע בכוח מיכני – בכל צורה שהיא, ומתן הגדרה מבדלת במסגרת התקנות דווקא לאופניים עם מנוע עזר, נראה כי על דרך קל וחומר ניתן לאמץ דרך פרשנית זו אל תוך חוק הפיצויים בו קיימת הגדרה "מתונה" בהרבה למונח רכב מנועי מזו הקיימת בפקודת התעבורה.

11. ויוטעם כי למסקנה האמורה הגעתי שלא על דרך ההיקש מפקודת התעבורה והתקנות שהותקנו על פיה. בעניין זה מקובלת עלי מסקנת חברתי (בפסקה 13 לחוות דעתה) שאת פקודת התעבורה ואת חוק הפיצויים יש לקרוא זה לצד זה בזהירות המתבקשת ולא ניתן להניח חפיפה ביניהם (וראו לעניין ההרמוניה החקיקתית הנדרשת שעה שנעזרים בדברי חקיקה אחרים הדנים באותו עניין הדורש הבהרה ופרשנות: רע"א 7687/18 מדינת ישראל – רשות המיסים – מנהל מע"מ לוד נ' מרעב חסן בניה וסחר בע"מ, פסקה 27 לפסק דינו של השופט ע' גרוסקופף (15.7.2020); ע"א 8622/07 רוטמן נ' מע"צ החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ, פסקה 98 (14.5.2012); רע"א 4779/17 אבו צעלוק נ' שירות בתי הסוהר, פסקה 8 לפסק דינה של השופטת י' וילנר (22.3.2020); וכן ראו לעניין הפרשנות הנזקקת לחקיקת משנה בכדי לשפוך אור על פרשנותה הראויה של החקיקה הראשית מכוחה היא הותקנה: ברק, עמ' 801-803; ע"פ 387/83 מדינת ישראל נ' יהודאי, פ"ד לט(4) 197, 209 (1985); ע"א 4809/91 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, ירושלים נ' קהתי, פ"ד מח(2) 190, 198 (1994); ע"א 680/80 עיזבון המנוח צבי פריימן ז"ל נ' חברת קו צינור הנפט אילת-אשלקון בע"מ, פ"ד לו(2) 578, 589 (1982); ע"א 516/86 "אררט" חברה לביטוח בע"מ נ' שמעון אזולאי, פ"ד מ(4) 690 (1986); ע"א 2512/93 איתורית שירותי תקשורת בע"מ נ' מדינת ישראל, פ"ד נא(3) 252, 260 (1997)). אלא כאמור, מדובר בענייננו במתן תשובה לשאלה האם אופניים עם מנוע עזר כהגדרתם בתקנות התעבורה נכנסים לגדרו של רכב מנועי בחוק הפיצויים. אם כי יודגש שככלל אין פסול לבחון את מהותו של כלי תחבורה לאור הגדרתו בתקנות (וראו בעניין זה: רע"א 3534/97 אטליס נ' ישראל, פ"ד נג(4) 780 (1999) (להלן: עניין אטליס); ע"א 5757/97 אליהו, חברה לביטוח בע"מ מ' חמאדה, פ"ד נג(5) 849, 858-857 (1999)) וגם בדרך זו הייתי מגיע לידי אותה מסקנה. על כן, בניגוד לדעת חברתי (בפסקה 40 לחוות דעתה), בעיניי אין חשיבות לעובדה שהגדרה זו באה לעולם במסגרת התקנות רק לאחר שנחקקה הגדרת רכב מנועי בחוק הפיצויים. ממילא גם, אין המדובר בהעדפת התקנות האמורות על פני החוק, משאין חולק כי מעמדם הנורמטיבי שונה. ולא למותר לציין כי גם חברתי נותנת כאמור משקל מסוים לאופן הגדרת המונח "אופניים עם מנוע עזר" במסגרת התקנות (בפסקה 31 לחוות דעתה).

12. במסגרת זו אציין כי גם אני סבור כדעת חברתי, שאין ללמוד בענייננו מאותם פסקי דין שדנו בקיומו של הרכיב התחברותי-יבשתי בכלים שונים (כגון מעלית מושא הדיון בעניין טובח; מכבש דרכים מושא הדיון בעניין אטליס; מלגזה מושא הדיון ברע"א 613/95 קרנית קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' נחום, פ"ד נא(4) 659 (1997)); או מאותם פסקי דין שדנו במקרים בהם התרחשה תאונת דרכים כאשר המנוע ברכב המנועי

לא פעל (רע"א 9332/99 קנאפו נ' מגדל חברה לביטוח, פ"ד נו(2) 808 (2002)); או כאשר הרכב המנועי התדרדר והתהפך (רע"א 6168/11 כלל חברה לביטוח בע"מ נ' שפטו (17.6.2014)). ברם, לדעת חברתי יש ללמוד על דרך קל וחומר כי אם כלי שמנועו אינו פועל, אינו חדל בשל כך מלהיחשב "רכב מנוע", ברי כי כלי שאפשרות הדיווש גלומה בו בד בכד עם מנועו, אינו חדל מלהיות כזה אך משום שתנועתו מבוססת גם (ולא רק) על הפעלת המנוע (פסקה 28 לחוות דעתה). לטעמי מדובר בקל וחומר דאית ליה פירכא. שאלה אחת היא אם כלי תחבורה מסוים שנכלל בגדר רכב מנועי נותר שכזה ואינו מאבד מתכונותיו התחבורתיות, על אף שבעת קרות תאונת דרכים הרכיב ההנעתי לא פעל בו. שאלה נפרדת לחלוטין היא האם כלי תחבורה נכנס כלל מלכתחילה להגדרת רכב מנועי בשל העדרו של הרכיב ההנעתי. גם אין בייעוד התחבורתי-יבשתי של האופניים החשמליים, עליו נתנה חברתי את דעתה (פסקה 32 לחוות דעתה) כדי לתרום להכרעה. שכן להשקפתי כפי שצינתי לעיל, המשקל צריך להינתן במקרה זה לבחינת היסוד ההנעתי של האופניים החשמליים. הראיה, שגם אופניים "רגילים" ממלאים אחר היסוד התחבורתי-יבשתי ולכן אין בקיומו של הייעוד של האופניים החשמליים כדי לתרום להכרעה.

13. די בכל האמור לטעמי כדי לקבוע כי אופניים חשמליים תקינים אינם עולים כדי "רכב מנועי" לפי חוק הפיצויים. אולם למעלה מן הצורך ולמען שלמות התמונה, אף אם הייתי מניח כי לשון סעיף 1 לחוק הפיצויים אכן סובלת מספר משמעויות, מסכים אני עם חברי כי בחינת התכליות העומדות ביסודו של החוק מלמדת כי אין לראות באופניים חשמליים תקינים כרכב מנועי.

הפרשנות התכליתית

14. חוק הפיצויים מעמיד במרכזו את משטר האחריות המוחלטת שיסודו בסעיף 2(ג) לחוק הקובע כי: "האחריות היא מוחלטת ומלאה, ואין נפקא מינה אם היה או לא היה אשם מצד הנוהג ואם היה או לא היה אשם או אשם תורם של אחרים". משטר האחריות המוחלטת יחול אך ורק אם האירוע הנזיקי הוא בחזקת "תאונת דרכים" כהגדרתה בסעיף 1 לחוק הפיצויים, היינו: "מאורע שבו נגרם לאדם נזק גוף עקב שימוש ברכב מנועי למטרות תחבורה...", כאשר לפי סעיף 2(א) לחוק: "המשתמש ברכב מנועי (להלן – הנוהג) חייב לפצות את הנפגע על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבה מעורב הרכב". תכליתו העיקרית של החוק היא אם כן לאפשר לנפגע לקבל פיצויים בגין נזקי הגוף שנגרמו לו כתוצאה מתאונת דרכים, וזאת על בסיס חבות מוחלטת של המזיק ללא הוכחת אשם (אנגלד, עמ' 7, 97; ריבלין, עמ' 3-5). זאת בשונה מדיני הנזיקין הכלליים אשר

יסודם בתפיסת האשם (להרחבה ראו: ע"א 483/84 "קרנית" קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' אברהם, פ"ד מא(4) 754, 761-762 (1987); רע"א 2853/96 קרנית – קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' פרח, פ"ד נג(1) 680 (1999)). וכפי שהגדיר זאת השופט (כתוארו אז) ת' אור בע"א 3765/95 חוסיין נ' טורם, פ"ד נ(5) 573 (1996):

"המחוקק ביקש ליצור מנגנון, אשר לא יהיה חשוף לקשיים הכרוכים בשיטת האשם. הוא ביקש ליצור מנגנון מהיר ויעיל לבירורן של תביעות אלה. הוא ביקש לייעל ולפשט את הדיון בהן על-ידי ייתור הדיון בשאלת האחראיות. הוראת ייחוד העילה שבחוק הפיצויים נועדה להגשים תכלית זו... המחוקק ביקש ליצור מעין מערכת סגורה, שבה לא יהיה על בתי המשפט להידרש לסבך הסוגיות והשאלות המתעוררות בשיטת האשם. זהו תפקידה של הוראת ייחוד העילה..."(שם, עמ' 578).

15. לצד התכלית האמורה שהיא התכלית הסוציאלית של חוק הפיצויים, מצויה גם תכלית הרתעתית אשר מעוגנת בסעיף 7 לחוק, שכותרתו "הגבלת זכאותם של נפגעים". המדובר ברשימה של מקרים בהם אין לנפגע כל זכאות לפי חוק הפיצויים, משום רצונו של המחוקק להרתיע נפגעים פוטנציאלים מהתנהגות פגומה על ידי שלילת פיצויים (אנגלד, עמ' 206). במילים אחרות, בסעיף 7 לחוק ביקש המחוקק לתחום את המקרים בהם תוגבל הזכאות לפיצויים רק לאותם מקרים בהם יש אשם במעשיו של הנפגע הפוגעים בתקנת הציבור (דיבלין, עמ' 502). בכך מגלם סעיף 7 את התכלית ההרתעתית-עונשית שמצויה בחוק הפיצויים, לצד תכליתו הסוציאלית. דואליות תכליתית זו השתקפה היטב בדבריו של המשנה לנשיא ת' אור בדנ"א 10017/02 קרנית, קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נח(5) 639 (2004) כך:

"ביסודו של חוק הפיצויים עומדות כמה תכליות אשר בנסיבות מסוימות עלולות להתנגש זו בזו: מחד גיסא, תכליתו העיקרית והמרכזית של החוק היא תכלית סוציאלית, שעניינה מתן פיצוי לכל מי שנפגע בתאונת דרכים, כמשמעותה בחוק, ללא קשר לשאלת מידת אשמתו לקרות התאונה. מאידך גיסא, יש שהחוק מבכר תכלית הרתעתית או עונשית על פני תכליתו הסוציאלית, ועל בסיס זה נשללת על-פיו זכאות לפיצויים ממי שנפגע בתאונה כאמור. הדבר בא לידי ביטוי, בין היתר, בסעיף 7(3) לחוק. תכליתו למנוע סיכונים מיוחדים בדרכים ולהעניש את אלה הנוהגים באופן המייצר סיכונים אלה..."(שם, עמ' 652).

תכליות אלו יש לאזן זו מול זו בכל מקרה נתון. וכמו שקבע הנשיא ברק ברע"א

9030/99 גרינברג נ' מגדל חברה לביטוח בע"מ, פ"ד נו(6) 926 (2002):

"בה בעת החוק מכיל בבסיסו גם תכלית הרתעתית שעיקרה הרתעת פרטים מהתנהגות שיש בה כדי לסכן בצורה ניכרת את ציבור המשתמשים בכבישים ובכלי רכב על דרך של שלילת זכאותם לפיצוי על-פי החוק. תכלית זו מוצאת ביטויה – בין היתר – במסגרת סעיף 7 לחוק ... ודוק, אין מדובר בכל התנהגות שניתן לראות אותה כבלתי ראויה או פסולה. הכוונה היא למקרים ש'אשמתו' של הנפגע בהם היא כה רבה, עד '...שראויו הוא כי יופקעו זכויותיו לפיצויים על-פי חוק הפיצויים...'... מדובר במקרים חריגים שהתנהגות הנפגע בהם עולה כדי פגיעה בתקנת הציבור בהקשרו של חוק הפיצויים (הצעת חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (תיקון מס' 6), תשמ"ח-1988, בעמ' 201) ועל-כן מצדיקה סטייה מעקרון היסוד שלפיו אין צורך בהוכחת אשם לשם קביעת החבות או שלילתה... מדובר אפוא במגמה עונשית מובהקת שלפיה 'לא יצא חוטא נשכר' (ראו ע"א 91/82 גולדמן נ' 'הסנה' חברה ישראלית לביטוח בע"מ, פ"ד לח(3) 519, 505 (1984))." (שם, עמ' 932).

16. תכליות אלו מקודמות אפוא על ידי החוק, אך זאת רק כאשר אכן מדובר בנוק שנגרם מתאונת דרכים. היינו, כל עוד המאורע הנזיקי אינו מתרחש עקב שימוש ברכב מנועי, לא יחול משטר האחריות המוחלטת על המזיק והניזוק (עע"מ 10277/06 חברת פנינת אילת בע"מ נ' הוועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז הדרום, פסקה 11 (15.9.2010); ברק, עמ' 111-115). כפי שציין חברי, בעניין ד'ק נקבע כי "הסיכון שהחוק בא למנוע הוא הסיכון הטבעי, שכלי, המונע בכוח מכאני על פי-מהותו וטבעו, יוצר" (שם, עמ' 362). הווה אומר, תכליתו הסוציאלית של החוק לפצות את הנפגע באה לידי ביטוי שעה שהוא נפגע מכלי תחבורה ממנו נשקף "סיכון תחבורתי" שנגרם מרכב מנועי. שכן המחוקק ביקש להחיל את משטר האחריות המוחלטת רק על סיכונים תחבורתיים הנובעים מרכב מנועי (וראו לעניין זה: עניין סובח, עמ' 830). רוצה לומר, תכליתו הסוציאלית של חוק הפיצויים, המבקשת לאפשר לנפגע בתאונת דרכים לקבל פיצוי במסגרתה של אחריות מוחלטת, מושגת רק אם הנזק לנפגע התרחש כתוצאה מהסיכון הטבעי, כנגזרת מהיעוד הטבעי, אשר גלום בשימוש ברכב מנועי בדרכים.

17. כפועל יוצא מהאמור, שינויים מסוימים בכלי תחבורה יכולים לשנות או לבטל את ייעודו המקורי, וממילא גם את הסיכון הטבעי הנשקף ממנו. כך, הוצאת מנוע ממשאית, אשר שימשה כמשטח נגרר למכונת קידוח שהורכבה עליה, שינתה באופן קבוע את ייעודה הטבעי להיות מונעת על ידי כוח מיכני (ראו: עניין ד'ק). משזו לא ממלאת את היסוד ההנעתי, הרי שלא חל עליה חוק הפיצויים המבקש לפצות על נזקים שנגרמו בתאונת דרכים שאירעה אגב שימוש ברכב מנועי והסיכון הטבעי שנשקף ממנו. משמעם

של דברים הוא, כי ככל שהרכב אשר היה מעורב בתאונה אינו בעל ייעוד טבעי של הנעה בכוח מוטורי, הרי שהניזוק ממנו לא יהיה זכאי לפיצויים על פי החוק.

18. הרציונל המצוי במבחן הייעוד הטבעי נכון גם לענייננו. כאמור, אופניים רגילים מונעים מכוחו הפיסי של הרוכב עליהם. משום כך, החוק אינו מפצה בגין הסיכון הטבעי שנשקף מייעוד זה. לדעתי, הוספתו של מנוע עזר אינו משנה את ייעודם הטבעי של האופניים בהם הוא הותקן. כפי שראינו לעיל, צירופו של מנוע העזר אל האופניים אינו מוליד כלי תחבורה חדש. מובנם הטכני והפונקציונלי של האופניים החשמליים זהה לאלו של האופניים הרגילים זולת מנוע העזר. כפי ששינויים מסוימים אינם משנים את ייעודו הטבעי של כלי רכב מסוים, כך גם הוספתו של מנוע עזר לאופניים רגילים, המוגדרים כאופניים חשמליים, אינו משנה את ייעודם הטבעי של האופניים וממילא גם את הסיכון הנשקף מהם (ראו למשל: עניין ד'ק, עמ' 364; ריבלין, עמ' 53). לעניין זה יפים ומתאימים דבריו של השופט (כתוארו אז) ברק בעניין ד'ק:

"הקשיים מתעוררים במצבי הביניים השונים, המצויים בין הקצוות... ניתן לגשת לפתרונה של בעיית הגבולות בשתי דרכים: האחת, לתחום את הגבול, תוך מודעות לחוסר היכולת לגבש אמת מידה מדויקת; השנייה, הימנעות מתחמת הגבול, תוך ניסיון לשייך את המקרה הדורש הכרעה לאחד משני הקצוות. לכל אחת מהדרכים האלה מעלות וחסרונות משלה. בדרך השנייה הלכנו בעבר, שעה שהתעוררה השאלה "רכב מנועי" מהו... ברוח זו אף אני מציע, כי לא נעסוק בשאלה, מתי בדיוק חדל רכב מנועי מלהיות רכב מנועי. תחת זאת נעסוק בשאלה, אם הרכב שלפנינו הינו רכב מנועי" (שם, עמ' 361).

19. בענייננו, בקצה האחד מצויים האופניים (הרגילים) ובקצה השני מצוי האופנוע. השאלה היא היכן למקם את האופניים החשמליים "בין הקצוות". להשקפתי האופניים החשמליים קרובים בהרבה בתכונותיהם לאופניים "רגילים" ללא מנוע העזר המצויים "בקצה אחד של הגבול", מאשר לאופנוע שכל כולו מהווה כלי רכב מנועי מובהק שהמנוע בעל העוצמה שבו הינו רכיב מרכזי בייעודו, הנמצא "בקצה השני של הגבול". אין המדובר אפוא לטעמי ביציר כלאיים – "אנדרוגינוס" כדעת חברי (פסקה 44 לחוות דעתו). היינו, "לא איש ולא אישה" – לא אופניים ולא אופנוע, שקיימת אפשרות שיש להטיל עליהם, גם כן על דרך המשל "חומרי האיש וחומרי האישה" (מסכת זב"ב, ב', א'; רמב"ם הלכות עבודת כוכבים, י"ב, ד') – "חומרי האופניים וחומרי האופנוע". היות שהסיכון הטבעי הנשקף מאופניים אינו הסיכון שבהתממשותו התכוון המחוקק לפצות במשטר אחריות מוחלטת, יש לקבוע כי האמור נכון גם לגבי אופניים עם מנוע עזר. שכן

למרות תוספת מנוע העזר, האופניים החשמליים קרובים יותר בסיכונם התחבורתי לאופניים רגילים מאשר לאופנוע. לשון אחרת, הסיכון הטבעי הנשקף מאופניים חשמליים תקינים אינו אותו סיכון הנשקף מרכב מנועי.

20. הנה כי כן, פרשנות תכליתית של דברי החקיקה מלמדת אף היא כי אופניים חשמליים תקינים אינם באים בגדרי "רכב מנועי" לעניין חוק הפיצויים.

שיקולי מדיניות

21. בחוות דעתו מבסס חברי את קביעתו לפיה אין לראות אופניים חשמליים כ"רכב מנועי" לעניין החוק, במידה רבה על שיקולי מדיניות שונים. בקצירת האומר, מציין חברי כי אם יוכרו אופניים חשמליים כ"רכב מנועי", תחול עליהם חובת ביטוח. אלא שחברות הביטוח יגבו מרוכבי האופניים פרמיות גבוהות ועלולה להיווצר תופעה של "תת-ביטוח" בשוק האופניים החשמליים. לצד זאת אף יגרם אפקט מצנן של שימוש באופניים חשמליים, שימוש שבלא מעט מובנים עדיף על פני שימוש בכלי רכב מנועיים. כמו כן, הולכי רגל נפגעי תאונות בהם מעורבים אופניים חשמליים ולעתים רוכבי האופניים עצמם יפוצו על ידי קרנית כאשר הטלת עלויות אלו על קרנית שקולה להטלת עלויות על כלל ציבור משתמשי הדרכים באופן אשר בסופו של דבר יגרום ליותר נזק מתועלת.

22. בנוסף מִיִּפּה חברי את ציבור נפגעי תאונות האופניים החשמליים לאור הממצאים האמפיריים שהונחו לפנינו, בדבר הולכי הרגל מזה ורוכבי האופניים החשמליים מזה. היות שציבור רוכבי האופניים הוא הנפגע בצורה החמורה והתדירה יותר בתאונות בהן מעורבים אופניים חשמליים ביחס לציבור הולכי הרגל (רק 10% מתוך כלל הנפגעים בתאונות בהן מעורב אופניים חשמליים הם הולכי רגל, ופגיעתם של אלו קלה יחסית מהפגיעות שסופגים רוכבי האופניים), מאזן הנזקים מכתוב כי יש להעדיף את הגנתם של הראשונים על פני האחרונים. על כן, מתחייב שלא לראות באופניים חשמליים כ"רכב מנועי", באופן שהפגיעה בציבור תהיה קטנה יותר ולא תפגע התכלית הסוציאלית שבבסיס חוק הפיצויים. על אף שאני רואה בדברי חברי דברי טעם, אין בידי להסכים שעל בית המשפט לקחת בחשבון במלאכת פרשנותו שיקולי מדיניות מסוג זה, שכן נדמה לי שחברי העביר בפרשנותו את גבול המדיניות השיפוטית לעבר המדיניות הכלכלית-חברתית של המחוקק ושל הרשות המבצעת. היינו, שיקולי עלות-תועלת, בעניין ביטוח השימוש באופניים החשמליים וכן האפקט המצנן על רכיבתם, הינם שיקולים שעל המחוקק לקחת בחשבון והם לכל היותר שיקולים מינהליים אשר מצויים מחוץ לגדרי החוק, ונתונים לשיקול דעתן של הרשויות.

23. כלל ידוע הוא כי התערבותו של בית המשפט תיעשה במשורה כאשר מדובר בהחלטות מקצועיות של הרשות (בג"ץ 6274/11 דלק חברת הדלק הישראלית בע"מ נ' שר האוצר, פסקה 9 לפסק דינו של השופט ע' פוגלמן (26.11.2012); עע"מ 3139/15 קיבוץ בארות יצחק נ' מנהל רשות התעופה האזרחית, פסקה 9 (4.3.2019); בג"ץ 3430/16 התאחדות חברות לביטוח חיים בע"מ נ' הממונה על שוק ההון ביטוח וחיסכון משרד האוצר, פסקה ל"ב לפסק דינו של המשנה לנשיאה א' רובינשטיין (30.6.2016); בג"ץ 3432/20 טרקלין אולמות ואירועים - אולמי מונדיאל נ' ממשלת ישראל, פסקה 10 (7.6.2020); בג"ץ 4675/03 פייזר פרמצבטיקה ישראל בע"מ נ' מנכ"ל משרד הבריאות, ד"ר בועז לב, פסקה 39 (12.5.2011)). קל וחומר כאשר מדובר בקביעת מדיניות כלכלית-חברתית, שאז ההתערבות תהיה מצומצמת אף יותר, שכן "נקודת המוצא היא שבתחומי משק וכלכלה הסמכות לקביעת מדיניות כוללת מצויה בעיקר בידי הרשות המבצעת והמחוקקת" (בג"ץ 2589/20 לשכת רואי חשבון בישראל נ' ממשלת ישראל, פסקה 17 (30.4.2020); וראו עוד: בג"ץ 2382/20 לשכת יועצי המס בישראל נ' ראש הממשלה, מר בנימין נתניהו, פסקה 8 (28.7.2020); בג"ץ 2435/20 ידידיה לוונטהל עו"ד נ' בנימין נתניהו ראש הממשלה, פסקה 17 (7.4.2020)). אם כך לגבי התערבות במעשה המינהל, קל וחומר בן בנו של קל וחומר שהדברים נכונים לגבי פרשנות חקיקה על ידי בית המשפט שלא יילקחו בחשבון שיקולי מדיניות המסורים למחוקק לבדו, זאת מבלי לפגוע באותם עניינים המסורים למדיניות שיפוטית של בית המשפט. אדרבה, שקילת שיקולי עלות-תועלת שחורגים מלשון ותכלית החוק, עלולה אף לאיין את כוונתו של המחוקק ביחס לשינוי שרצה ליצור במציאות ובכך להחמיץ את המטרה אותה נועד החוק להגשים (וראו עוד: בג"ץ 5322/19 א.נ.סי. נאטקו יעוץ בע"מ נ' בנק ישראל – המפקחת על הבנקים ומנהל אגף הלבנת הון, פסקה 7 (9.2.2020)).

24. לא ניתן אפוא להתעלם מלשונו של חוק הפיצויים, אף אם היא מעלה קשיי פרשנות, ולהביא בחשבון שיקולי מדיניות החורגים מתפקידו הפרשני של בית המשפט. כך למשל, קשה להסיק כי רק משום שטרם נתבקשו אישורים לחבילות ביטוח חובה על ידי חברות הביטוח, אזי מחיריהם יאמירו שחקים. זאת משום שלעיתים ההסדרים הקבועים בחוק משנים את המציאות במטרה להגשים את הנורמה אשר ביסודם. בענייננו, ייתכן שמתן החלטה המכלילה אופניים חשמליים בהגדרה של רכב מנועי, תחייב אסדרה של ביטוח חובה אשר תאפשר את יישומו של החוק על הציבור כדי להימנע ממצב של "גזירה שהציבור לא יכול לעמוד בה". אין לדעת אם גם הנחה זו נכונה אם לאו. אך אל לו לבית המשפט לקחת אותה בחשבון בעת מלאכת פרשנותו. וכפי שהגדירה זאת חברתי (פסקה 58 לחוות דעתה), תפקיד בית המשפט הוא לפרש את החוק ולהציג את השאלות שהפרשנות מעוררת. שאלות של עלויות המשתמשים בדרך ועידוד שימוש באמצעים

תחבורתיים, הן שאלות שעל המחוקק להכריע בהן. הגם כי הגעתי גם אני לתוצאה אליה הגיע חברי, אינני סבור כי ניתן להישען על שיקול שעניינו הימלטות מתוצאה שבית המשפט אינו סבור שהיא הנכונה. זאת שעה שחברי עצמו קבע כי המחוקק ומחוקק המשנה כבר אמרו את דברם במעשה ובמחדל (פסקה 72(ז) לחוות דעתו).

25. אך פטור ללא כלום אי אפשר ועל כן, תוך הסתכנות שמכניס אני את ראשי בין שני הרים גבוהים – אף ביחס להעדפתם של רוכבי האופניים על פני הולכי הרגל או העדפתם של האחרונים על פני הראשונים משום שרק 10% מכלל הנפגעים מתאונות בהן מעורבים אופניים חשמליים הם הולכי רגל שעל פי רוב אינם נפגעים קשה – אין הדברים ברורים כלל. שני הציבורים האמורים הינם משתמשי דרך. אולם, ציבור רוכבי האופניים החשמליים משתמשים בדרך תוך שנוצר סיכון כלשהו מפעילותם. פעילות זו מהווה את הסיכון התחבורתי הנשקף מן האופניים החשמליים בעת רכיבה עליהם. את פירותיו של אותו סיכון תחבורתי קוצרים הרוכבים גם כן, שכן באמצעות כלי זה באפשרותם לחסוך זמן וכסף. אולם, העלויות הגלומות בסיכון שנוצר מרכיבה על אופניים חשמליים מוחצן לעיתים על ציבור הולכי הרגל, אשר נפגע מפעילות זו. אשר על כן, אם היה מקום לבחון את מאזן הנזקים בין שני הציבורים, אין לבחון אך את "שורת הנזק" לפיה יתברר באיזו תדירות וחומרה נפגע מי מהם. היה מקום גם לבחון מי הוא הנהנה מאותה הפעילות אשר יוצרת את הסיכון, ומי נושא בעלויות התממשותו של אותו הסיכון. ניתוח נזיקי שכזה יכול שיביא תוצאה הפוכה, לפיה יש להעדיף במאזן הנזקים את ציבור הולכי הרגל על פני ציבור רוכבי האופניים, משום שעל הראשונים לשאת בעלויות ההחצנה השלילית אשר נגזרת משימוש באופניים חשמליים. מכל מקום, אומר אני בעניין זה "מה לי ולצרה זו". שיקולים מעין אלו יפים הם כאמור למחוקק ולא לנו.

אופניים בלתי תקינים

26. משנקבע כי אופניים חשמליים תקינים אינם מהווים "רכב מנועי" לפי לשון חוק הפיצויים ותכליתו, נשאלת השאלה באשר לאופניים חשמליים שאינם תקינים, שהם בדרך כלל, אך לא תמיד, אופניים אשר עברו "שדרוג" שאינו עומד בהגבלות המצויות בתקנות התעבורה.

27. כאמור, מבחן הסיכון התחבורתי הוא המבחן דרכו ניתן לבחון את מהותו הסוציאלית של חוק הפיצויים. כלומר בחינת הסיכון עליו ביקש המחוקק לפצות לפי הסדר האחריות המוחלטת בחוק. לפיכך ובהתאם לקביעה כי "אופניים בעלי מנוע עזר" כמשמעותם בתקנות אינם "רכב מנועי" לפי החוק, מסכים אני עם קביעתו של חברי כי ככלל "פעולה לא חוקית אינה הופכת 'רכב מנועי' לשאינו כזה, וכך גם ההיפך" (פסקה

64 לחוות דעתו). דברים אלו הולמים את דבריו של השופט (כתוארו אז) ברק בעניין ד"ק, שם נקבע כי "הוצאה זמנית" של המנוע לצורכי תיקונים לא משנה את סיווג של כלי התחבורה כ"רכב מנועי".

28. ברם, כל אימת שנעשה שינוי קבוע באופניים החשמליים אשר משנה את ייעודם הטבעי, והסיכון הטבעי שנגזר מכך, ייתכן כי מדובר בכלי תחבורה "חדש" שנולד אגב השדרוג והוא בא בגדר "רכב מנועי". כך למשל, אפשר לטעון כי שדרוג מנועם של "אופניים בעלי מנוע עזר" יכול שיוליד אופניים חשמליים שדומים יותר במאפייניהם, ובסיכון הטבעי הנגזר מהם, לאלו של אופנוע. במקרים שכאלו כאשר אופניים בלתי תקינים חורגים מגדריהם של "אופניים עם מנוע עזר" כמשמעותם בתקנות התעבורה, הרי שמתערער הבסיס עליו מושתת אי הכללת האופניים החשמליים בהגדרת רכב מנועי על פי החוק. על כן, אין לדעתי מקום לקפיצת הדרך שביצע חברי שעה שקבע שאופניים לא תקינים אינם רכב מנועי רק בשל הקביעה שבוצעה בהם פעולה לא חוקית. אין גם מקום לקבוע כי עונשו של מי שביצע שינוי לא תקיני באופניים הוא במישור הפלילי ולא בשלילה של פיצויים לפי החוק. אין המדובר בעונש ולא בהכרעה ערכית-מוסרית. מדובר בהכרעה פרשנית שהשלכותיה באות לידי ביטוי בהענקת פיצויים על פי החוק או בשלילתם.

29. אלא שגם כאן מוצא אני את הפתרון בפרשנות המילולית של התקנות (מבלי להידרש שוב לשאלת היחס בין פקודת התעבורה והתקנות על פיה לבין חוק הפיצויים). אופנוע מוגדר בתקנות כ"רכב מנועי בעל שני גלגלים המורכבים זה אחרי זה". לעומת זאת אופניים עם מנוע עזר מוגדרים כאמור כ"אופניים בעלי שני גלגלים המורכבים זה אחרי זה שמותקן בהם מנוע חשמלי". על פניו אפוא, מדובר כמפורט בהרחבה לעיל, בשני כלי תחבורה שונים. כאמור, אופניים חשמליים אינם נכנסים לגדרו של רכב מנועי רק בשל כך שמותקן בהם מנוע עזר חשמלי. כדי שכלי תחבורה בעל שני גלגלים ייכנס לגדרו של אופנוע, הוא חייב להיות מעצם הגדרתו הבסיסית "רכב מנועי" ולא "אופניים". אין די אפוא בביצוע שינויים במנוע העזר של האופניים החשמליים כדי להגדירם כאופנוע. עליהם לעבור לידה מחדש (טרנספורמציה) באופן שהמנוע החשמלי שלצדם יחדל לחלוטין להיות עזר (תהיה מידתו אשר תהיה) ויהפוך לרכיב המרכזי שבהם.

30. אכן, לצד הגדרת האופניים החשמליים ישנו בתקנות מפרט טכני הכולל את הספק המנוע, אופן הפעלתו, הפסקתו ועוד. אלא שנפקות של עמידת האופניים במפרט הטכני באה לידי ביטוי בהכללת האופניים או באי הכללתם בהסדרים המיוחדים החלים

בתקנות 39ט"ז-39י"ז לתקנות התעבורה ובכלל זה פטור מחובת רישום ורישוי ואחזקת רישיון נהיגה על ידי מי שרוכב על האופניים. חריגה מהמפרט הטכני הקבוע בתקנות אינה מוציאה אפוא את האופניים החשמליים מעצם הגדרתם כאופניים עם מנוע עזר. היינו, האופניים החשמליים הלא תקינים נשארים בגדרם של אופניים עם מנוע עזר, לא מפני הרתיעה מלהטיל על מי שרכב עליהם את הסנקציות המנויות בדיני התעבורה, אלא מפני שהשינויים שבוצעו במפרט הטכני שלהם, אינם בהכרח מוציאים אותם מד' אמות הגדרתם כאופניים עם מנוע עזר ומכניסם לגדרו של אופנוע.

31. וכשם שבחינת התכליות העומדות ביסודו של החוק שימשה כתנא דמסייע בפרשנות הנוגעת לאופניים חשמליים תקינים, היא גם משמשת סיוע לפרשנות הנוגעת לאופניים הלא תקינים. כאמור, תכליתו העיקרית והמרכזית של החוק היא תכלית סוציאלית, שעניינה מתן פיצוי לכל מי שנפגע בתאונת דרכים, כמשמעותה בחוק, ללא קשר לשאלת מידת אשמתו לקרות התאונה. לצד זאת כאמור, קיימת תכלית הרתעתית. ברם, רוכב על אופניים חשמליים בלתי תקינים, על פניו אינו נכנס לאחד החריגים הקבועים בסעיף 7 לחוק הדנים בשימושים אסורים ברכב. על כן, אין מקום לבכר במקרה שכזה את התכלית ההרתעתית של החוק על פני תכליתו הסוציאלית אשר בעינה עומדת.

לכן בסיכומו של דבר כאמור, מצטרף אני לחוות דעתו של חברי השופט עמית.

ש ו פ ט

אשר על כן הוחלט בדעת רוב השופטים י' עמית וד' מין כנגד דעתה החולקת של השופטת ד' ברק-ארז. מאחר שהסוגיה עוררה שאלות עקרוניות, לא ייעשה צו להוצאות.

ניתן ביום, כ"ד בתשרי התשפ"א (12.10.2020).

תוקן היום, ב' בחשוון התשפ"א (20.10.2020).

שׁוֹפֵט

שׁוֹפֵטֵת

שׁוֹפֵט

מרכז מידע, טל' 077-2703333 *3852 ; אתר אינטרנט, <http://supreme.court.gov.il>, 19070230_E17.docx חכ +עכב